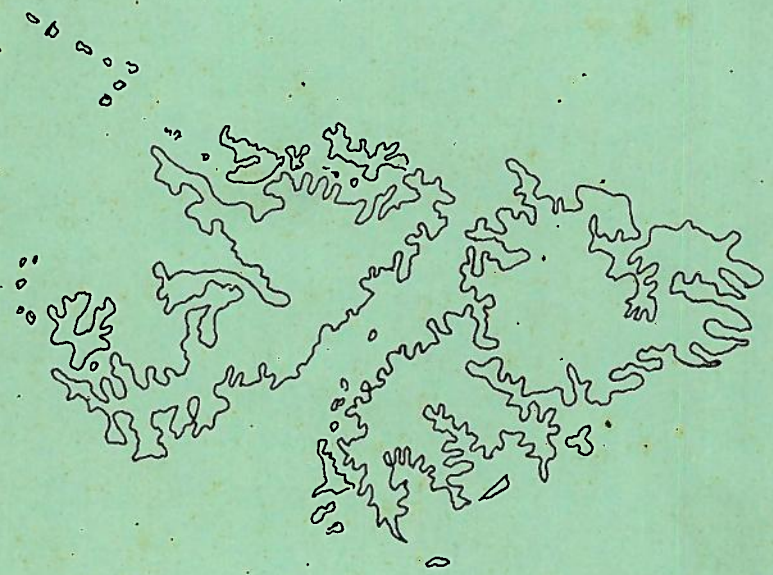
SECTOR	
A	ARMARIO
B	ESTANTERIA
C	FICHERO
D	ESTANTE
E	CARPETA
F	BIBLIORATO
G	CAJA/ON
H	
I	ALFABETICO
J	EJEMPLAR

OBSERV. C43/4

OR GENERAL
II-ICIA
XTERIOR

LECCIONES DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR



ACTAS DE LA CONFERENCIA SOBRE
EL CONFLICTO ANGLO-ARGENTINO
1982

AUSPICIADO POR:

DEFENSE & FOREING AFFAIRS.

LECCIONES DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR

ACTAS DE LA CONFERENCIA SOBRE
EL CONFLICTO ANGLO - ARGENTINO
1982

AUSPICIADO POR:

DEFENSE & FOREING AFFAIRS.

I N D I C E

PREFACIO 1

LOS AUTORES 2

OBJETIVOS ESTRATEGICOS ARGENTINOS (Dr. Stefan T. Possony) 5

COMENTARIOS COMO PANELISTA (Dr. Stefan T. Possony) 19

PERSPECTIVAS MARITIMAS EN EL CONO SUR UNA VISION DE AMERICA DEL SUR (Profesor Carlos U. Lopez) 21

LECCIONES DE LA CAMPAÑA FALKLANDS (Air Vice-Marshal Stewart W.B. Menaul) 29

EL PODER AEREO DE LOS V/STOL EN LOS "CUARENTA BRAMADORES" 75 DIAS EN EL ATLANTICO SUR (John Fozard) 38

EL USO ARGENTINO DEL PODER AEREO EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR (Gregory R. Copley) 50

DEFENSA AEREA EN Y ALREDEDOR DE LAS FALKLANDS EN 1982 (Mayor General Ken Perkins) 56

LECCIONES DE LA DEFENSA AEREA EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR (Gral. Sir Frank King) 63

EL USO DE BLINDADOS EN LAS FALKLANDS (Brigadier Harry Hopkinson) 71

MISILES DE MAR RASANTES EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR (Mayor Gral. Ken Perkins) 75

LA CAMPAÑA DE LA ISLAS FALKLANDS - LECCIONES PARA LA NATO (Sir Patrick Wall) 79

COMANDO Y LOGISTICA DESDE LA BASE EN EL REINO UNIDO DURANTE LA GUERRA DE LAS MALVINAS (Neville Trotter) 85

EL IMPACTO DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR SOBRE LA VENTAS DE DEFENSA BRITANICA (Teniente Coronel Robert Jarman) 96

LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS FALKLANDS - MANEJO DE LA INFORMACION (Sir Patrick Wall) 102

UN NUEVO AVANCE EN LA DEFENSA DE LA FLOTA Y BASES NAVALES (Ronald W. Cain) 106

LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR - UN SUMARIO DE LECCIONES (Gregory R. Copley) 112

PREFACIO

El viernes 2 de abril de 1982, la Infantería de Marina Argentina desembarcó en la islas Falkland en el Atlántico Sur, anexándolas a su territorio, rebautizándolas "Malvinas", como tradicionalmente son conocidas por los argentinos. Dicho gesto significa un cambio rotundo en los 100 años de litigio por la soberanía de las islas y dependencias entre Gran Bretaña y Argentina. Gran Bretaña respondió militarmente a la toma Argentina y el 14 de junio de 1982, el Reino Unido forzó a las tropas argentinas a rendirse en las islas.

La Guerra del Atlántico Sur fue más que un entredicho en los círculos internacionales dedicados a la estrategia. Fue el primer conflicto naval desde la II Guerra Mundial y el primero en la utlización de sistemas de armamentos tan modernos y variados. Y más que esto, fue una guerra entre dos naciones occidentales utilizando equipos occidentales. Hubo muchas lecciones para los estados participantes, pero también para el resto del mundo.

Los debates internacionales sobre la guerra, técnicas y equipos utilizados, fueron tan ásperos en las semanas siguientes a la finalización del conflicto, que la publicación Asuntos Extranjeros y Defensa (Defence & Foreign Affairs Publications) dedició organizar una conferencia lo antes posible, para comenzar a dilucidar algunas de las lecciones sobre la mesa de discusiones. Había un gran peligro y eso que la euforia de la victoria y lo embarazoso de la derrota, fueron capaces de oscurecer las actividades reales y las lecciones de la guerra. Era bastante claro, el que luego de un tiempo, considerable montos de información saldrían a la luz, lo cual podría ser considerado en la reflección de la historia. Pero para muchos países el acceso a esto fue inadecuado: las lecciones tienen que ser aprendidas rápidamente y los cambios necesarios incorporarlos a las doctrinas y estructuras de las fuerzas.

El resultado fue una conferencia a la que asistieron 250 personalidades de la política y la defensa de 33 países. Los papeles fueron presentados por un distinguido grupo de expertos, delineando la guerra lo mejor posible. Bastante obvio es la imposibilidad de querer cubrir la guerra enteramente en dos días. Pero, la conferencia brindó la primera información y análisis sobre los distintos aspectos del conflicto.

Quisiera agradecer a los participantes -oradores y delegados- en la conferencia. Ellos contribuyeron a un debate que no fue alentado en Londres, ni en Buenos Aires o Washington. Solamente podemos esperar que el debate no pare hasta que los interesados hayan aprendido las lecciones necesarias para garantizar la seguridad de cada una de las naciones.

Gregory R. Copley
Director de la Conferencia
Editor de Defense & Foreign Affairs
Washington DC.
Octubre 1982

LOS AUTORES

Gregory R. Copley: *Director de la conferencia sobre las "Lecciones de la Guerra del Atlántico Sur". Editor en Jefe y Publicista del grupo de publicaciones "Defense & Foreign Affairs". Presidente de la Defense & Foreign Affairs Ltd. para los residentes australianos. Autor de varios libros sobre aviación y estrategia. Ha trabajado como asesor de varios gobiernos a nivel presidencial y ministerial en asuntos estratégicos.*

Dr. Stefan T. Possony: *Consultor y autor de artículos sobre estrategia, política y defensa. Ha pertenecido por 40 años a los servicios de inteligencia incluyendo 18 como asesor del Asistente del Jefe de Estado Mayor de Inteligencia de la USAF. Editor asociado y cofundador del grupo de publicaciones "Defense & Foreign Affairs". Es ciudadano americano. Es asesor en estrategia y tecnología de varios organismos estatales norteamericanos al más alto nivel, como así de otros gobiernos. Hasta hace poco también ostentaba el título de Compañero Mayor (Senior Fellow) de los Institutos Hoover de la Guerra y Revolución y Paz de la Universidad de Stanford de California.*

Vice-Marshal del Aire Stewart Menaul de la RAF (Retirado): *Actualmente uno de los principales comentaristas de Gran Bretaña en estrategia y defensa y estuvo muy relacionado al análisis del conflicto Angloargentino este año. Desde 1965 a 1976 fue Director General del Instituto Real de Servicios Unidos (Director General of the Royal United Services Institute) en Londres. Es vicepresidente del Círculo de Comentaristas Militares, también es miembro del Instituto de Investigaciones del Consejo de Gobierno de Asuntos Extranjeros (Governing Council of the Foreign Affairs Research Institute) de Londres. Asimismo pertenece al Instituto para el Estudio de Conflictos (Institute for the Study of Conflict) y el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (Insternational Institute for Strategic Studies). Es asesor de tres instituciones norteamericanas. Es especialista en armas y estrategia nuclear y tomó parte en catorce pruebas nucleares. Fue parte de la tripulación del Valiant de la RAF que lanzó la primera bomba nuclear británica en Australia. Es el autor de varios libros, incluyendo: "La OTAN en los años ochenta, una estrategia para ganar la guerra", "Cambiando conceptos de la guerra nuclear", " Cuenta regresiva: Fuerzas Estratégicas Nucleares Británicas".*

John Fozard, OBE: *Director de la División Marketing de la British Aerospace, de Kingston-Brough División desde 1978. Jefe de Diseño del caza "Harrier", 1963 - 1978. Nacido en Yorkshire, Gran Bretaña en 1928. Luego de varios crusos de aprendizaje en ingeniería aeronáutica y diseño, ingresó en la Hawker Aircraft en 1950, trabajando bajo las ordenes de Sir Sydney CAMM en nuevos diseños incluyendo al primitivo Harrier V/STOL. Se transformó en el jefe de la Oficina de Proyectos en 1961. En 1963 fue Jefe de diseño del caza supersónico V/STOL P-1154, y cuando este proyecto se canceló fue designado Jefe del Proyecto Harrier. Su trabajo en éste incluye las verciones de uno y dos asientos de la RAF, el Sea Harrier de la marina, el AV-8A de la Infantería de Marina de los EE.UU. y el TAV-8A. Ayudó al desarrollo de la rampa de salto (Sky Ramp) de los Harrier.*

Mayor General Ken Perkins, CB, MBE, DFC: *Asesor en defensa de la British Aerospace Dynamics Gropu. Se enlistó en el Ejército Británico en 1944, siendo comisionado a la Artillería Real en 1946. Sus primeros servicios incluyen aviación en la Guerra de Corea y en la Emergencia Malaya y Comando del 1º Regimiento de Artillería Real a Caballo. En su promoción a Mayor General en 1974, fue destinado a comandar las tropas del Sultan Qaboos de Oman durante la Guerra Dhofar. El comandó omaníes, británicos, jordanos e iraníes en tropas de tierra, mar y aire durante*

este período. Luego de la guerra retornó a Gran Bretaña como Asistente del Jefe de Defensa (Operaciones), luego se convirtió en el Director de Asistencia Militar con responsabilidad en operaciones de ultramar. Se retiró del Ejército en 1982. Las condecoraciones extranjeras incluyen: La Orden HASHEMITA de la Independencia, la Orden de Omán y la Medalla de Conducta Distinguida Selangor.

General Sir Frank King, GCB, MBE: *Asesor militar decano de la Short Brothers LTD. Los principales comandos del general fueron: Compañía de Paracaidistas (es el regimiento que actuó en Goose Creen) en el Medio Oriente en 1960-62; en la Brigada de Infantería Mecanizada en Alemania en 1963-64; Director de Combate Tierra-Aire en 1967-68; Real Colegio Militar de Ciencias 1969-71; Reserva Estratégica del Ejército 1971-72; Director de Operaciones en el Norte de Irlanda 1973-75; Comandante del Ejército del Norte en la OTAN y Comandante en Jefe del Ejército Británico del Rhin en 1976-78. También varios cargos en el Estado Mayor, incluyendo Lector de Kermit Roosevelt en 1977; Comandante Coronel del Cuerpo de Ejército del Aire en 1974-79. Se retiró en 1979, donde ingresó en la firma Short Bros., el es miembro del Consejo de la Liga del Aire y es un piloto calificado de helicopteros.*

Mayor Sir Patrick Wall, MC, VRD, RM (Retirado): *Miembro del Parlamento (Conservador). Nació en 1916 y fue comisionado a los Infantes de Marina Real en 1935, especialista en artillería naval. Sirvió en varios de los principales buques británicos y en la Marina de los EE.UU. en el día "D" y también con los Comando de la Infantería de Marina Real. Asistió al Colegio de E.M. de la Marina y al Colegio del E.M. Conjunto. Fue instructor en la Escuela de Operaciones Combinadas en 1946-58. Se retiró para dedicarse a la política en 1950, pero permaneció como miembro de la Reserva de la Infantería de Marina, donde como experto paracaidista dirigió el Comando 47º de Infantería de Marina Real (en la Infantería de Marina de Reserva Voluntaria) hasta que fue disuelta en 1956. Electo al Parlamento en 1954. Ha sido presidente en varios Comites Parlamentarios Conservadores, fue vicepresidente en el Comité de Defensa.1965-71 y presidente del Comité Militar del Atlántico Norte en 1977-81. Acutalmente es vicepresidente de dicho Comité. Ha sido miembro del Comité de Defensa de la Unión Europea Occidental y miembro del Comité Selecto de Defensa del Parlamento. Es presidente del Comité Africano del Comité de Asuntos Exteriores del Parlamento Conservador. Sir Patrick es también autor de gran número de libros, artículos y notas sobre defensa.*

Neville Trotter, MP: *Miembro del Parlamento Inglés, acutalmente Secretario del Comité Parlamentario Conservador de Industria y presidente del Comité de Astilleros. Desde su entrada al Parlamento en 1974 se ha especializado en Marina, Defensa, Comercio, Industria de Aviación y Asuntos Exteriores. El sr. Trotter ha viajado intensamente por Europa, Norte y Sudamérica, Africa, el Cercano y Lejano Oriente y Europa Oriental. Estuvo durante cierto tiempo con la Marina Argentina y su Fuerza Aérea en octubre de 1980, en dicha oportunidad visitó varias bases aéreas y navales. También visitó en la misma oportunidad las islas Falklands como invitado del gobernador.*

Brig. Harry Hopkinson: *Especialista en marketing militar de la Alvis Bros. de Gran Bretaña. Integró en 1942 la Real Guardia a Caballo (los azules) y sirvió en Europa durante el conflicto en la II guerra.A continuación sirvió en Alemania entre 1945 - 52 y 1962 - 64 en reconocimiento de blindados; en Chipre durante la emergencia en 1957 - 60 en el Estado Mayor de Operaciones; en la emergencia de Aden (1964 - 66) en igual cargo. Asistió al colegio de Estado Mayor en Quetta Pakistan y al colegio de Defensa de la OTAN en Roma antes de ascender Comandante Caballería Real. Su regimiento, ahora los Azules y los Reales, sirvieron en la Campaña de las Falklands. Fue Director Comisionado en la campaña de las Falklands.Fue´Director Comisionado en Asistencia Militar en el Ministerio de Defensa Britañico para Irañ,Nigeria y Medio Oriente.Sirvio´luego en el Cuartel Central*

de la OTAN-AFCENT en Holanda antes de retirarse para ingresar en el ALVIS. Ha visitado unos 30 países en misiones de marketing militar de la ALVIS.

Profesor Carlos López: *Profesor con Honores en Humanidades, de la Universidad de Menlo, California. Es miembro de la Academia Chilena de Historia y ha escrito varios libros sobre las Marinas Latinoamericanas., como así también más de 100 artículos sobre el mismo tema en inglés y español. Se educó en el Colegio Santa Clara, Universidad de Chile y en la Universidad de California, en Berkeley.*

Tte. Cnel. Robert Jarman (Retirado): *Retirado recientemente del Ejército Británico, luego de 31 años de servicio como Oficial de Infantería en el Regimiento de Gloucestershire. Hasta abril de 1982 se ha desempeñado como Jefe de la Sección Marketing (Ejército) de la Organización de Ventas del Ministerio de Defensa Británico. Sirvió por primera vez a los 19 años en Corea y luego estuvo destacado en puestos de servicios activos en varias partes del mundo, tanto con su Regimiento como Oficial de Estado Mayor Técnico. Ahora es Director de una firma de consultas militares (Developments Scientific and Technical Ltd.) en Londres. Fue también corresponsal de Defensa y Relaciones Exteriores.*

David S. Harvey: *Editor y Vice-presidente de Defensa y Relaciones Exteriores de Washington D.C. Autor de gran número de artículos e informes sobre estrategia militar y política militar. Ingresó en el Ministerio de Defensa y Relaciones Exteriores en 1975. Es ciudadano británico, educado en la Universidad de Londres.*

Ronald W. Cain:*Socio Gerente de la Seaknife Partnership Ltd., una corporación estadounidense que se dedica a la explotación de patentes y tecnología. Es dueño de la Cain Security Sistems Inc., especializados en alta tecnología computarizada de seguridad. Posee el título de Administración de Empresas de la Universidad de Virginia. Ha servido en varias corporaciones norteamericanas de marketing y seguridad. Ha tomado parte intensamente en el Sudeste asiático, como miembro del Contingente de Contrainsurgencia de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos.*

Mayor General Jhon M. Strawson, CB, OBE: *Asesor militar de Westland PLC. Sirvió en el 4º de Húsares (Regimiento en que sirvió Winston Churchill) durante la II Guerra Mundial en el Medio Oriente y en Italia. En esa Guerra tomo parte en varias campañas de seguridad interna, comandó su Regimiento (ahora el Regimiento de la Reina, Húsares Reales Irlandeses, del cual es Coronel), comandó una Brigada de Infantería y finalmente, fue Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas de Tierra del Reino Unido. Luego de retirarse se unió a la Westland Aircraft Ltd., trabajando en el Medio Oriente y Europa. Es autor de varios libros, incluyendo "La Batalla de Nordáfrica" y "Hitler como Comandante". Colaboró con el General Sir Jhon Hackett y otros en escribir el best-seller "La tercera Guerra Mundial".*

Otros panelistas: *Varios panelistas tomaron parte en las disertaciones, pero no presentaron credenciales formales. Ellos fueron: el Vicealmirante Frederick Turner, Marina de los EE.UU. (Retirado); Brigadier General Sam Cokerham, Ejército de los EE.UU. (Retirado); Dr. Ralph Gilby (Dupont); Vice-marshall del Aire de la RAF, Bird-Wilson (Retirado), British Aeroespace.*

OBJETIVOS ESTRATEGICOS DE ARGENTINA

POR

Dr. Stefan T. Possony, Editor Asociado de
Defense and Foreign Affairs.

El 22 de diciembre de 1981, el Gral. Leopoldo Fortunato Galtieri, Comandante en Jefe del Ejército Argentino, se convirtió en Presidente de Argentina. Durante enero y febrero los argentinos llevaron a cabo movimientos militares en el canal de Beagle, no lejos del Cabo de Hornos. En marzo 19 de 1982, un transporte naval argentino desembarcó trabajadores, quienes pudieron haber sido Infantes de Marina enmascarados, en las Islas Georgias del Sur a 800 millas este-sudeste de las Falklands.

Los "trabajadores" prontamente izaron la bandera Argentina y cantaron el himno nacional argentino. El 25 de marzo, un barco de reaprovisionamiento antártico reabasteció al grupo de la costa, y el ministro de RR.EE. argentino declaró que el grupo se encontraba en territorio argentino. De acuerdo con esto el gobierno argentino les brindaba total protección. El 2 de abril, fuerzas de tierra, mar y aire invadían las islas Falklands, que están situadas a unas 300 millas del continente argentino.

Pocos analistas, asumieron que la Argentina perseguía una estrategia expansionista y que dicha agresión podía ser ejecutada sin mayores inconvenientes en unos cuatro meses en un área que se extendía hasta más de los 35 grados de latitud. ¿Habrá el Gral. Galtieri concebido y preparado la toma faltando pocas semanas? con seguridad la preparación Argentina era más que deficiente y hasta rudimentaria. Quienes planearon la operación en Bs. Aires no creyeron que Gran Bretaña defendería seriamente su territorio, por ello no se necesitaba un esfuerzo militar realmente importante. No obstante las preparaciones necesarias para la toma debieron haber sido iniciadas antes que Galtieri asumiera el cargo supremo.

Se cree que las operaciones de las Falklands fueron aprobadas unánimemente por 100 oficiales de distintos rangos, quienes eligieron los miembros de la Junta. Este grupo destituyó al Gral. Roberto Eduardo Viola y lo reemplazó por Galtieri en el ilegítimo puesto, donde Viola estaba molestando. Es de presumir que Viola, quien no gozaba de la simpatía del ala extremista, se oponía a la aventura militar y que Galtieri fue elegido por que como oficial que había acabado con los Montoneros, el se "perfilaba" más para ser el triunfador predestinado para el país. El día 10 de abril, el exlíder de los Montoneros, dijo seriamente y no en forma irónica , que honraba a Galtieri por su lucha contra el "Imperialismo Británico".

Galtieri se transformó en un triunvirato dentro de una sola persona: como Jefe del Ejército, como Presidente de la Junta y como Presidente de la Nación. La soñada solución formulada por Ludendorff y experimentada por Hittler y Stalin, volvió a ser intentada por Galtieri. Como se esperaba que los británicos no pelearían, una victoria fácil parecía segura.

El fracaso de las Falklands activó a Venezuela, que ha tenido reparos en cuanto a sus deseos expansionistas. Venezuela desea adquirir el petróleo de la plataforma de Maracaibo que pertenece a Colombia. También esta interesada en el petróleo, bauxita y uranio de Guyana y quiere anexar casi la mitad de este. A esta expansión se oponen Brasil, Trinidad y también Cuba. Argentina es apoyada diplomaticamente por Venezuela. No es claro, sin embargo porque Argentina desea actualmente el engrandecimiento de Venezuela. Pero, si Argentina continúa con una política de expansionismo, estará interesada en hacer amigos con otros países que deseen cambiar el satatus quo. En el futuro se asume una alianza de facto entre ambos países.

Argentina ha mantenido buenas relaciones con Perú, quien tiene problemas defensivos con Ecuador. Quito quiere ajustes en las fronteras para mejorar las comunicaciones de sus campos petrolíferos con el Pacífico y vía río Amazonas hacia el Atlántico. Apoyando a Perú, Argentina se opone a cambios territoriales en favor de Ecuador, aunque los reclamos de estos no son injustificados.

Argentina quitó su apoyo militar a El Salvador, tal vez por necesidades prioritarias. Este retiro pudo haber sido para mejorar sus relaciones con Cuba y demostrar su desagrado con los EE.UU. Desde los primeros días de Septiembre de 1982 las relaciones entre Argentina y El Salvador son oscuras y la participación argentina en la defensa continental contra el comunismo ha sido suspendida.

Como resultado del conflicto entre Argentina y Gran Bretaña es lógico esperar que la primera apoye a Guatemala en su reclamo por Belice.

A pesar que la estrategia de Argentina, afecta a Perú, Venezuela y América Central deben ser consideradas como una estrategia subsidiaria de tercera prioridad.

Por contraste, una larga y sostenida estrategia para desestabilizar a Chile es decernible, primero con la amistad con Perú que es hostil con Chile y segundo en una actitud positiva para con Bolivia, quien tal vez en conjunto con Perú, tienen el anhelo de tomar el norte de Chile, Arica y establecer así un acceso al mar.

Además de esta deseada amputación en el Norte, Argentina también esta interesada en el sur de Chile. Desde 1970, los argentinos han llevado a cabo operaciones frecuentes sobre las islas Picton, Lennox y Nueva, las que pretende anexar a su territorio. Este proyecto ha sido perseguido abiertamente y la mediación papal invocada, no obstante el propósito argentino queda sin clarificar. El petróleo debe estar involucrado, pero más que depósitos el transporte del mismo. De ser así, la cooperación con Chile debe ser más urgente que cualquier disputa territorial, como siempre limitando las miras. Las tres islas son las únicas posesiones al este del meridiano 67 y dominan la salida este del canal de Beagle. Esto puede sonar importante, pero el Canal de Beagle es insignificante ahora y su futuro como una compuerta conectora entre el Atlántico y el Pacífico es incierta para garantizar un argumento.

No obstante, el canal de Beagle será importante en las comunica-

ciones con la Antártida. Los actuales arreglos incluyen muchas dificultades, especialmente para Argentina para quien Tierra del Fuego se encuentra cortada del continente.

Debido a que el estrecho de Tierra del Fuego no posee puertos naturales, el puerto de Ushuaia localizado en el Canal de Beagle, en el sudeste de Tierra del Fuego, es la base principal para el acceso a los mares entre el Cabo de Hornos y la Antártida. El puerto de Ushuaia está ligado por carreteras a la parte norte de Tierra del Fuego, como así a dos puertos de mar de escasa capacidad. También existe un aeropuerto, que está conectado con la gran terminal de Río Gallegos, aproximadamente 52º Norte, 69º Oeste, un poco al norte del Estrecho de Magallanes.

Por estas razones de practicidad, Ushuaia es la cabeza de puente argentina a la Antártida. La agitación sobre las islas, que están situadas entre Ushuaia y el mar, sugieren que Argentina desea tener una conexión de transporte con la Antártida, que se encuentra bajo su total control y soberanía. Este sería el único sentido lógico de todo lo expresado.

A pesar de esto, ¿cual es la urgencia? Realmente Buenos Aires cree que Ushuaia se convertirá en mucho más utilitaria si las tres islas en el "istmo" del canal de Beagle, son arrebatadas a Chile e incorporadas a Argentina. ¿Asumen ellos que la posesión de las islas hará posible mantener en secreto su tráfico con la Antártida? Estas ideas son demasiado implausibles para ser otra cosa que una artimaña o para desviar la atención.

Es de notar que Argentina no ha dado señales de cambiar el status del Estrecho de Magallanes. Este estrecho es la única via chilena, que hace de Chile una potencia del Atlántico como del Pacífico, mientras que Argentina tiene una falta de accesos convenientes. Podría ser hipotético que Argentina hubiese estado presionando el caso de las tres islas de Beagle, por que quiera cambiar el régimen de todas las vías de agua por debajo de los 52º de latitud, incluyendo Magallanes, Beagle y las interconeciones potenciales, como así el Pasaje de Drake que es una ruta marítima internacional.

Así, el prolongado litigio o enemistad con Chile le ha sido una tarea de segundo rango y puede estar dirigida a metas o blancos que solamente estén ligadas a Chile.

¿Qué entonces ha tenido la mayor prioridad? No ha sido la sesión de las Falklands, la cual no fue más que una estrategia subparcial.

Durante el presente siglo, Argentina, Chile y Gran Bretaña han anunciado sus reclamos sobre territorio antártico. El reclamo británico data de 1908, Chile desde 1940 y Argentina desde 1942. Estos reclamos -como así los de otros estados- no han sido tomados en cuenta, pero fueron explícitamente dejados intactos por el Tratado Antártico de 1959, que está para revisión y puede ser cancelado en 1990.

Como un visible elemento de su estrategia, Argentina en 1974 proclamó que el territorio antártico por el que había estado clamando, fue elevado a ser par e integral del territorio nacional argentino; por lo tanto, de ahí en adelante el polo sur tiene un punto en la frontera argentina.

Por lo tanto, Chile encaró como una necesidad de hacer el correspondiente movimiento para respaldar su reclamo antártico, y el polo sur también encontró que Chile tiene un punto de su frontera con él.

Es importante ver a través del mito por el cual Galtieri es el responsable exclusivo de la agresión de las Falklands. Si ese mito es aceptado, luego de su retiro, el peligro de las Falklands ha terminado. También debemos rechazar otro mito, el que Argentina y Gran Bretaña han sido enemigos por largo tiempo y que Argentina fue y es anti-imperialista y una fuerza anti-británica.

La verdad es que las relaciones entre Argentina y Gran Bretaña eran predominantemente excelentes, y que Argentina debe mucho, tal vez todo el desarrollo que ha experimentado a Gran Bretaña. Ambos países se complementan mutuamente y la presencia británica en Buenos Aires es aún fuerte. No es cierto que preclaras mentes argentinas valoran más alto la posesión de las Falklands que la continuidad amistosa con el Reino Unido. El aspecto más sobresaliente de la "estrategia de Galtieri" fue, mientras reclamaba un gran afecto por las Malvinas, lo que es difícil de creer, apartarse de Gran Bretaña, los EE.UU, la OTAN y regocijarse con los aplausos de Cuba y la URSS.

Para apoyar o agregar algo a estos argumentos sabemos que el Gral. Galtieri fue llevado al poder para implementar una estrategia cuyas raíces se retrotraen hasta casi 40 años y que progresivamente se activó a partir de 1970. No obstante la larga pausa impuesta por los terroristas. Galtieri participó en la formulación de esta estrategia, por la cual la captura virtualmente no violenta de las Falklands era servir como acelerador. En vez de convertirse en héroe, Galtieri presionó sobre la toma impulsiva, y obstinación y sobre todo a través de su escaso conocimiento de estrategia.

Argentina reclamó las Georgias del Sur por primera vez en 1927, pero no era visible ningún intento de otro tipo detrás de este movimiento legal. El reclamo no tenía ninguna base, pues Gran Bretaña reclamó estas islas desde 1775 y las anexó en 1908.

La "arremetida" argentina contra el "Imperialismo Británica" se puede decir que comenzó con incidentes en la Isla Decepción, en el grupo de las Shetland del Sur, durante 1943-44. Esto fue interpretado como un movimiento de elementos pro-nazis en la marina argentina, presumiblemente dirigido a ganar el control del pasaje de Drake. Esta toma no fue seguida militarmente, pero aún a pesar del eclipse del nazismo, fueron reclamadas las Sandwich del Sur en 1948. Durante 1952 ambas naciones chocaron en Bahía Hope, en la misma área. No hubo consecuencias y Argentina desistió. Estos inconvenientes fueron seguidos por varios reclamos en la Antártida que discutiremos luego.

No hubo choques sobre las Falklands en el siglo XX.

El panorama es confuso, pero sugiere que Argentina ha tenido el intento de expandirse, y estos son tomados en serio solo intermitentemente. Esta estrategia de largo alcance y oportunista ha incluído a las Falklands como uno entre otro de los blancos.

Tan pronto como se tomó conciencia que Argentina ha estado persiguiendo su expansionismo con estrategias ocasionales, gran parte de la política de Buenos Aires perderá su misterio.

Vemos que es lo que ocurrió.

Ambos territorios nacionales son delineados por el paralelo 60º en el norte. El ancho del reclamo argentino es el meridiano 49º y el chileno el 37º.

Como resultado de esto los territorios nacionales de Argentina y Chile se superponen; cada uno "posee" un territorio común de un ancho de 21º.

Esta situación que en cualquier lugar del mundo, menos en la Antártida sería en potencia un casus belli y que años atrás hubiera sido cedido militarmente. Si una guerra por mutuos conflictos de soberanía nacional fue pospuesta, por cualquier razón, el conflicto militar hubiera sido esperado en el futuro.

En el área debajo de los 60º, Gran Bretaña poseyó la Sud Orkney y las islas Shetland del Sur, y la península antártica como "Dependencias de las Islas Falklands". En 1962, precediendo los movimientos argentinos de 1974, estas posesiones conjuntamente con el sector del continente antártico debajo de los 60º y entre las longitudes 20º y 80º oeste, con las islas debajo del paralelo 60º fue constituído el Territorio Antártico Británico.

No es real que para Londres el territorio antártico sea tomado como parte del Reino Unido, pero la diferencia entre la construcción británica y la Argentino-Chilena, debe ser clarificada.

Mientras tanto, el reclamo británico cubre la latitud 60º y excepto por cinco grados se superpone con Argentina o Chile o ambos. Las Georgias del Sud, las Candwich del Sud, Shag Rocks y Clerke Rocks son, por supuesto, poseciones británicas al norte del paralelo 60º, como las Falklands.

Desde un punto de vista legal estas superposiciones son amedrentantes. Con el pasado pragmático de los estados afectados, a pesar de ello, las exploraciones y las investigaciones científicas no fueron impedidas, la militarización fue más o menos prevenida y muchos asentamientos de exploradores "coexistieron pacificamente" en desmedro de la incompatibilidad que los reclamos de soberanía hacían. Parece que dicha paz fue o es posible solamente cuando el hielo está bajo control y que estos "imperialismos" que se practican, son en razón de su naturaleza de "imperialismos del hielo".

La pieza principal de este triple reclamo es la península antártida, con sus islas adjuntas, situadas entre los 58º y los 70º de longitud. El pasaje de Drake conecta la Península con Tierra del Fuego y el Canal de Beagle y más peridamente con las Falklands.

La península antártica es llamada por Chile la Tierra de O'Higgins, la Tierra de San Martín por Argentina y la Tierra de Graham por Inglaterra y Península Palmer por EE.UU. en la parte sur (de acuerdo con algunos mapas, la parte norte se llama Tierra de Graham y Tierra del Palmer la sur).

Hay entre 14 y 15 "estaciones" en la Península, al momento seis pertenecen a la Argentina, tres a Chile, dos al Reino Unido, dos a la URSS, una a los EE.UU. y posiblemente una a Polonia. Esta área parece ser la más poblada de la Antártida, poseyendo más estaciones de investigación que en el resto del continente, las que aparentemente suman 11.

Ahora nosotros tenemos la información suficiente para poder identificar la meta real del ataque argentino a las Falklands. Evidentemente, estaba en juego mucho más que unos miles de pies cuadrados de roca y suelo infértil.

En primer lugar, las Falklands y las islas dependientes constituyen el mejor modo de acercamiento a la Península Antártica y por lo tanto al corazón del continente helado. Este acercamiento es muy superior a los que la Argentina actualmente dispone. Los realizados por Chile son muy inferiores, si los comparamos con la ruta de las Falklands, pero su mejoramiento es necesario. Sin duda alguna para los miembros de la OTAN, las Falklands son la puerta más práctica para la Antártida y para la vigilancia y control del Pasaje de Drake, que conecta el Pacífico con el Atlántico.

Segundo: La mayoría de las aguas acarréan hielo marino, al igual que gran parte de la superficie está cubierta de hielo y glaciares. Por un lado, la utilización de la Antártida requiere de puertos y aeródromos y por otro no hay dicha disponibilidad. Evidentemente se requiere una flota de rompehielos que puede estar representada en forma de helicópteros y transportes V/STOL. No obstante que al presente se cuenta con la tecnología requerida, la forma de manejar "estratégicamente" el clima duro, es tener y utilizar constantemente otras alternativas. Para ello, en orden de comenzar el "desarrollo" de la península como una base efectiva, es necesaria la utilización de puertos y aeródromos, que geográficamente hablando pueden ser emplazados en los territorios (en el continente sudamericano) de Chile y Argentina, como así el Territorio Antártico Británico las islas Falklands y sus dependencias.

Tercero: El ataque argentino fue dirigido a las Falklands y dependencias y la insistencia argentina sobre soberanía estaba apuntada hacia la adquisición de las tierras y aguas circundantes del Territorio Antártico Británico. La agresión fue dirigida para entronizarse como heredero forzoso de Gran Bretaña como una potencia del Atlántico Sur y Antártida y para de este modo obtener el dominio sobre los acercamientos por aire y mar a la Península Antártica. En el mismo proceso -de haber salido bien- Argentina hubiera ganado la supremacía sobre Chile.

En otras palabras, las Falklands hubieran sido el punto de control del Noroeste Antártico. Obtenido este punto Argentina hubiera obtenido el señorío del mar que enlaza el Pacífico con el Atlántico.

Este grupo de objetivos -Antártida territorial, sus rutas de acceso y la conección entre el Atlántico y el Pacífico- denotan las metas prioritarias de la estrategia argentina.

Tal vez si Argentina hubiera ganado, estos logros hubieran sido ilusorios. No obstante esto, si Gran Bretaña, como se esperaba, no se defendía Argentina hubiera ganado gran poderío a un costo muy bajo.

¿Podemos imaginarnos que puede ser realmente hecho por un gobierno determinado en el continente helado? Seguramente, son estamentos puramente geográficos. Un asentamiento puede ser enteramente infértil e improductivo, pero puede ser de valor como factor para transportes y seguridad. Tal vez la evaluación escéptica sobre la Antártida fue injustificada; si es igualmente posible que al optimismo que la reemplazó le falte mérito. Más aún, luego de 20 duros años de explotación sistemática, solo un pequeño porcentaje del terreno fue evaluado. Por lo tanto, las evaluaciones sobre el potencial de la Antártida son prematuras.

Sabemos que solamente el cinco por ciento de las tierras es visible libre de hielo y nieve permanente. Pero, este porcentaje en números absolutos, que es de 300.000 millas cuadradas, aún no ha sido adecuadamente estudiado o explorado en profundidad. Además debe haber grandes áreas con una capa limitada de hielo o nieve, la que puede ser manejada por las técnicas convencionales de minería.

Los costos actuales de la extracción de mienrales debajo de la nieve y hielo son prohibitibos y están compuestos por el valor de transporte y adaptación de la vida humana. No bien sean desarrolladas las tecnologías y la infraestructura para el área, como en el caso del hidrocarbón en el mar Artico de Beaufort, el costo será reducido drásticamente.

También sería un error considerar que los costos son más o menos uniformes para todos los rpoductos de minería. Si la realidad del Artico se asemeja a la Antártico deberá haber mas metano debajo del hielo y este puede ser extraído a travéz de las perforaciones.

Al margen de los detalles, el desarrollo real de la Antártida presupone la cooperación internacional, mucha investigación y desarrollo y grandes programas de tecnología aplicada. Estos requerimientos están muy lejos de la presente y probablemente de la futura capacidad de Argentina. Pero, los recursos combinados del poder industrial y las instituciones científicas pueden manejar efectivamente este problema.

Al presente, 13 países son activos participantes en la exploración y Argentina es uno de los más activos. Debe ser mencionado al pasar, que la URSS ha estado manteniendo desde 1966 a 1981, siete bases, incluyendo varias de gran tamaño y planea sumar otras (sus aliados Polonia y Alemania del Este, están ocupados también en el área). Ellos han desplegado 1400 hombres y mujeres que comparados con los EE.UU, estos tienen 300 científicos y 750 hombres de mantenimiento. Los soviéticos emplean ocho barcos que sirven a la colonia antártica logísticamente.

La Antártida es importante para las ciencias de la tierra: hielo, clima, magnetismo terráqueo, macro y micro climatología, oceanografía, etc. El estudio de la edad del hielo, es la mayor contribución al futuro del hombre y la aparición de la tecnología del hielo deberá incrementar nuestros recursos básicos y protegernos contra la deteriorización del clima.

Aún más importante es la creencia de que la Antártida es la llave para lograr la alteración del clima global. Si esto es cierto y la modificación del clima es factible a costo accesible, algo así como el "clima ideal" como el que existió entre los años 4.000 y 2.000 AC, puede ser creado y quizás mantenido indefinidamente. Esto puede ser una quimera, pero puede ser obtenida una limitación y mejoramiento del clima por medio del sembrado sistemático de nubes en el Antártico, posiblemente suplementado con operaciones paralelas en el Artico y el Subártico.

Con respecto a utilizaciones más inmediatas, el hecho es que el interés en la Antártida ha ido en aumento. Durante los pasados cinco años, el tráfico ha hido creciendo significativamente, por ello el continente no puede ser considerado por más tiempo, "vacío". Hasta el turismo ha sido promovido desde 1958, mayormente por el Comando de Transporte Naval Argentino con visitas a la Península Antártica. Desde 1966 las aguas costeras de la Antártida fueron abiertas al turismo. La posibilidad existe para el aeropuerto de todotiempo para jets de Marble Point en McMurdo Sound, combinado con uno o varios hoteles para proveer apoyo a los esquiadores y montañistas. Esto será fuera del área que claman Chile, Argentina y Gran Bretaña.

A travéz de las noticias, se sabe que los argentinos mantienen vuelos comerciales dos veces por semana desde Río Gallegos a Auckland, Nueva Zelandia, pero esta información puede ser prematura hasta que no se finalice la terminal área en la isla Seymour planeada por ellos. Seymour está en el mar de Wedell , cerca del punto norte de la Península Antártica.

Actualmente hay cinco aeropuertos en la Antártida, de los cuales tres están localizados en la Península. Los soviéticos vuelan regularmente entre Moscú y Molodezhnaya, una de las bases en la Antártida.

El progreso puede ser acelerado a travéz de la utilización de barcos para "colonización", en vez de construcciones en tierra. Los barcos pueden ser equipados con configuraciones de rompehielos y estos pueden ser utilizados como viviendas, estaciones de energía, producciones y reparaciones y para el establecimiento de cabezas de playa.

Argentina es un importante productor de alimentos en el mercado mundial (granos, carnes y vino). Pudiendo reforzar su posición en el mercado agregando pescado, grandes cantidades de este pescado pueden ser producidas en la Antártida y aguas circundantes. Las aguas Antárticas, que se caracterizan por la densidad de peces, siete veces más que los mares del norte, pueden ser fácilmente las de mayor valor en el planeta. Además esas aguas poseen gran cantidad de krill, el que ha reproducido intensamente su cantidad, mientras que las ballenas han ido declinando la misma (Convención Internacional de la Ballena de 1967).

La comercialización de la explotación del krill ha empezado pero en pequeña escala.

La cantidad disponible de krill se estima en 183-1350 millones de toneladas métricas, pero puede llegar a ser de 5.000 millones de toneladas. La producción anual es de 200-330 millones. La mayor parte del krill está en el Atlántico debajo del paralelo 50 y alrededor de la península Antártica. Un monto menor se encuentra en el Indico y la menor cantidad en el Pacífico Sur.

Por lejos la mayor cantidad de krill se encuentra entre las costas australes de Argentina y el meridiano de Greenwich. La mayoría se halla en mar abierto, pero la proximidad debe dar a la Argentina varias ventajas, si el país estuviese interesado en este producto.

La pesca industrial se espere que se desarrolle, no solo para alimentos, sino como fertilizantes, un excelente negocio a nivel mundial. Los peruanos quienes son especialistas en este producto, quieren a su vez entrar en el potencial antártico y han estado considerando presentar un reclamo por dicho territorio. El antártico ofrece grandes cantidades de guano que igualmente puede ser utilizado como fertilizante de gran calidad, ignorando a las ballenas y las focas que en un pasado reciente fueron importantes por sus pieles.

Yo conecto el énfasis sobre la soberanía de Argentina con su estrategia. El interés de ellos en estos factores han sido descontados ampliamente como una "idea fija" y antigua. Sin embargo si la pesca no se combina con la preservación y el control, los recursos desaparecerán. También si las capturas se dividen, se obtendrá un magro resultado. Será muy difícil encontrar un principio de regulación (que es superior a las reglas de soberanía). Los mismos argumentos se aplican a la extracción de materia prima, por esto puede anticiparse que así como el desarrollo está encaminado, los distintos reclamos territoriales deberán ser presentados.

Hay muchos minerales en la Argentina y varios de los depósitos pueden ser de gran magnitud. Y como ahora es conocido que cerca del polo, el continente tiene uno de los campos carboníferos mas grandes, conteniendo antracita y coke natural. Estas grandes áreas incluyen por lo menos tres sub-

campos en el paralelo 73, 80 y 85 y está conectado con las montañas Transantárticas entre los 170 este y los 170 oeste de longitud. A juzgar por fotografías del Informe Geológico de los EE.UU., dichas montañas no están cubiertas de glaciares. No puede predecirse hasta donde la posición geográfica del carbón impide la explotación comercial, pero los optimistas creen que este depósito puede impulsar un gran desarrollo en el centro geográfico.

El Informe Geológico de los EE.UU. publicado en 1974 en su circular 705, que enuncia el conocimiento de los Recursos Minerales de la Antártida. Enfatizando que gran variedad de recursos han sido encontrados, pero que, el conocimiento de estos es solo "incidental", los siguientes materiales fueron descubiertas 70 áreas de difícil locación : arena y grava (importantes en la construcción) y mármol, minerales no metálicos como asbestos, fosfatos y tierras raras, y minerales como el hierro, cromo, cobre, uranio, torio, titanio, oro, plata, níquel, cobalto, platino, manganeso, estaño, vanadio, molibdeno, tantalio, litio, berilio y colombio. Otros recursos adicionalmente sugieren la presencia de antimonio, plomo y cinc. Nódulos de ferromagneso fueron descubiertos en el fondo del mar que baña la península antártica y en el mar de Amundsen en unos 40 lugares. Otros análisis sugieren que dichos nódulos también se encuentren en el mar de Scotia.

Además del carbón y del petróleo, la energía puede ser obtenida de fuentes geotermales. El informe geológico también llamó la atención al hecho que la Antártida está reteniendo aunque en forma de hielo, el 90 % del almacenamiento de la tierra de agua fresca. El informe indica que el hierro, junto con la magnetita, han sido determinados en existencias de considerables concentraciones. También advierte sobre el descubrimiento de la Intrusión Dufek, en el macizo Dufek en las montañas de Pensacola. Esta intrusión cubre 13.000 millas cuadradas y tiene un espesor de cuatro millas, de las cuales 2,5 millas están expuestas. Desde la Intrusión, que sin duda es "rica en minerales", el Informe describe a Dufek como de gran potencial económico. Dos sitios similares han sido descubiertos en las montañas Transantárticas y en Warren Range, respectivamente.

El informe considera las dificultades del descubrimiento en la Antártida, pero no menciona el moderno potencial para descubrimiento por medio de satélites. Concluye que la mejor oportunidad para hallar depósitos explotables, probablemente existe en la orogenia andina, seguida por la orogenia adjunta de Ellsworth. Estas "orogenias" son continuación de las montañas de los Andes Sudamericanos.

En otras palabras, en el área en disputa entre Argentina, Chile y Gran Bretaña, de acuerdo con estos datos, es la mas promisoria del continente entero. Estos hallazgos (que estarán en la naturaleza de un reporte interino) incuestionablemente eran conocidos por Bs. Aires.

Desde 1974, un equipo de 35 geólogos, con apoyo de helicópteros realizaron una exploración extensiva en las montañas Ellsworth, al sur de la Tierra de Palmer, y la Intrusión de Dufek fue descubierta como algo mucho más grande que en lo que en primer momento se creía. Esta intrusión es creída de igual tamaño o similar a la Intrusión del Bushveld en Sudáfrica. Esto significa en lenguaje llano que un tesoro en forma de minerales fue localizado, de hecho.

¿Estaban los estrategas argentinos en conocimiento de tan importante y nuevo secreto geológico? ¿Tal vez del real monto del descubrimiento?

En su entrevista con Oriana Falacci, el Gral. Galtieri dió una pauta que sugiere que el estaba informado recientemente en cuestiones geológicas.

No es necesario perder el tiempo en discusiones sobre las dificultades y tal vez la imposibilidad de la minería en la Antártida. Esto es tema para la tecnología del futuro, o tal vez de los incrementos leves de la temperatura que fueron registrados en los últimos 30 años, y que mejoraron las condiciones de las regiones heladas para los seres humanos.

En todo momento la practicabilidad de la minería en la Antártida estará condicionada en parte por la disponibilidad de grandes cantidades de energía eléctrica. Estas deben ser obtenidas a travéz de materiales de fusión, de petróleo o el carbón, y los generadores deberán estar en tierra o en barcos. El hombre encargado del programa de energía nuclear en la Argentina es un Almirante, y su elección es eminentemente lógica: el medio ambiente está de por sí ligado a la energía nuclear y le será asignado un papel capital en la apertura de la Antártida.

Se cree que los hidrocarburos se encuentran en el fondo del mar incluyendo los de la Península Antártica y sus vecinos del mar de Wedell. No parece haber depósitos utilizables enderredor de las Falklands, pero si en la plataforma submarina argentina. Yacimientos Petrolíferos Fiscales, la compañía estatal argentina de petróleo, estima que en ella existe nueve veces más petróleo que en la del mar del Norte. Tres áreas están siendo trabajadas en la actualidad y están siendo extendidas: la Bahía de Comodoro Rivadavia, la plataforma de la entrada del estrecho de Magallanes y el norte de Tierra del Fuego (Chile está explorando y produciendo en las aguas de Magallanes y en sus posesiones en Fireland). De ser o no los depósitos tan grandes como los argentinos suponen, existe gran competencia por la explotación y las expectativas son en general buenas. Más de allá de todo, Argentina está vista como el país que tiene el mejor potencial petrolero en sus costas, de América del Sur.

Es de notar, que el tamaño de las Falklands no hubiera dado mayor superficie a la plataforma Argentina y que las plataformas de las dependencias son pequeñas. Sin embargo, Argentina adquiriría una plataforma substancial en la Antártida. Y aunque Argentina no adicionara mayor plataforma a la suya, podría utilizar para su mayor provecho todas sus capacidades en explotar por un largo tiempo, optimizando o maximizando su producción, la gran plataforma submarina de sus costas.

Próxima a Méjico y Venezuela, Argentina es el tercer productor de petróleo en Latinoamérica y sin duda puede agrandar su producción, hasta convertirse en uno de los primeros exportadores de hidrocarburos. El camino mas rápido para el gran salto sería el cooperar con países que sean expertos genuinos en las extracciones de mar. Esta estrategia también será óptima para el propósito de fortalecer y acelerar la industrialización de la Argentina.

La estrategia Argentina, está sin duda conectada con las transformaciones globales, sin tener en cuenta si Buenos Aires ha gastado mucho tiempo en analizar como está afectado por ellas. Las actividades dentro y fuera del espacio, son particularmente relevantes.
El espacio exterior se manifiesta por si mismo para Argentina en esta forma:

satélites viajeros y amplias comunicaciones. Los satélites describen dos órbitas: órbitas ecuatoriales o laterales y polares o longitudinales. Los satélites de órbitas polares pasan sobre el Polo Sur y la Antártida. Este tráfico sirve a la vigilancia y comunicación, tanto con el Norte donde eran las facilidades requeridas existentes al momento, como en el Sur donde existen solamente facilidades rudimentarias y donde la mejor posición para esta actividad está localizada en la Antártida. Tarde o temprano las facilidades serán llevadas allí con personal y gran cantidad de equipos. Argentina (y Chile) pueden desear cooperar en cadenas internacionales o quizás deseen defender sus intereses si ellos juzgan que estos están amenazados.

Dependiendo en que el espacio será militarizado, la Antártida puede ser utilizada para fines militares. Es de denotar que la URSS ha exhibido sistemas Orbitales y Orbitales Fraccionados de Bombardeo OBS y FOBS, que se mueven en órbitas polares. El nivel preciso de estos sitemas de bombardeo es desconocido y algunos expertos creen que el FOBS es un renómeo de mala interpretación del Pentágono. Pero, si los sistemas de bombardeo en el espacio fueran perfeccionados, la Antártida se convertirá en uno de los focos de la defensa espacial, no sólo para América del Norte sino también para Sudamérica. El tema ha sido largamente ignorado, pero ello no significa que se mantendrá dominado.

No hay argumentos sobre la realidad del ASATS, que está siendo desarrollado, en la URSS y de alguna forma velada en los EE.UU. La última forma de estas firmas es desconocida y su emplazamiento no ha sido, según mis conocimientos, conectada con la Antártida. Pero, una pequeña reflexión nos indicará que bajo el aspecto global será superior la localización en la Antártida, que una cercanía geográfica, asumiendo que esta puede ser utilizada efectivamente y/o que estas posiciones pueden estar seguras en las regiones australes del continente (cohetes de investigación de pequeño tamaño han sido disparados en la Antártida). No existe el propósito de especular prematuramente en los detalles. Los ASATS serán muy útilies si el laser es comprobado como eficaz para la defensa contra misiles balísticos. Estos lasers probablemente serán portados por satélites moviendose en órbitas polares bajas. No equivocarse: en una forma o en otra, el hemisferio Sur, que se extiende hasta el polo, se está convirtiendo en un teatro importante en la estratégia global.

Las operaciones en el espacio interior, incluyen la guerra submarina y antisubmarina, que en parte pertenece a la guerra en el mar. Varios tipos de tareas navales están involucradas.

El Canal de Panamá puede pasar por tiempos duros, su capacidad puede no crecer a la altura de los requerimientos militares y comerciales de los barcos en movimiento. Esto significa que una posición de este tráfico que pasa por Panamá será desviado a Magallanes, Beagle y Pasaje de Drake, cuyo tráfico natural se ha estado incrementando en los últimos años. Recientemente algo del tráfico soviético entre Europa y el Lejano Oriente Soviético transita por el Pasaje de Drake, que se convertirá en un importante acceso marítimo como el de Gibraltar. Esto requiere operaciones de control y regulación en tiempos de paz, y medidas militares defensivas y posiblemente ofensivas. La guerre des courses que los alemanes onedearon al comienzo de las dos guerras mundiales, finalizaron en batallas navales de superficie (Falklands 1914 y La Plata 1939). De este modo aún hace 70 años atrás la guerra entre los poderes navales se extendió al Atlántico Sur. En cualquier guerra futura se verá involucrado el "océano mundial", para usar la terminología del Alte. Gorshkov, el Pasaje de Drake y los mares abiertos del Sur de Africa serán críticos.

Los buques de superficie y los submarinos deberán, por varias razones, buscar refugios y lugares de descanso, como así también lugares de almacenamiento y carga de provisiones. La Antártida e islas cercanas a su costa y las islas en el mar de hielo eran de interés en el pasado y volverán a servir nuevamente en el futuro. De hecho, las aguas australes e islas serán menos amenazadas por reconocimiento espacial.

Submarinos estratégicos portadores de ICBMS de largo alcance (misiles balísticos intercontinentales), no desearán abrir fuego desde el mar abierto y preferirán aguas donde sea difícil localizarlos durante el lanzamiento del misil, y que ofrezcan refugio a un contraataque instantáneo. Más aún, en el redespliegue de los submarinos que preceden un ataque sorpresa, las aguas australes presumiblemente ofrecen ventajas tácticas y las tierras del área proveerán protección.

La Antártida es un lugar ideal y posiblemente el único donde sea práctico desplegar todo tipo de antenas que pueden ser utilizadas en comunicaciones de larga frecuencia con submarinos sumergidos. En un test inicial unos cuantos años atrás una antena de trece millas de largo fue colocada en la estación Siple, al sur de la Península y se comunicó con una estación en Quebec. Comunicaciones a grandes distancias como con submarinos son dificultosas de hacer o irrealizables, la participación de submarinos en un primer momento encuentra muchos obstáculos. Hasta que una nueva tecnología ofrezca una solución para estas comunicaciones críticas (ejemplo el laser azul-verde), la Antártida puede ofrecerle esta solución.

Otro tanto para los aspectos de superficie de la seguridad naval moderna. El aspecto submarinos es aún más importante, especialmente tratándose de ASW (Armas Antisubmarinas).

El conocimiento amplio de la localización de submarinos sumergiendose a las profundidades, por ejemplo cuando toman el orden de batalla debajo de la superficie del mar, es el quid de todas las defensas contra armas nucleares portadas por submarinos nucleares. Los submarinos debenen ser identificados en términos de nacionalidad y tipo; la determinación de su identidad individual es de gran valor y los movimientos del orden de batalla deberán ser dicernidos. Esta compleja tarea puede resolverse solo si las observaciones cubren el "océano mundial" como un todo y si son contínuas.

Las operaciones requieren sonares de largo alcance para obtener una visión estratégica general, y sonares de corto alcance para las necesidades tácticas. El sonar debe ser suplementado con detectores de anomalías magnéticas, con sensores electromagnéticos y con aparatos para detectar anomalías calóticas, radioactividad y trazos radiactivos. Los blancos deben ser guiados debajo y sobre la superficie, desde el aire, y por vigilancia desde el espacio y en frecuencias múltiples. Más aún las redes de comunicaciones y de computación, deben integrar la información y alimentar con ella un sistema C^3.

Los barcos de superficie, submarinos, aviones, y satélites son los elementos móviles necesarios para la vigilancia submarina, y necesitan estar equipados con un completo equipo de sensores e instrumentos. Deben estar combinados con elementos estacionarios de observación, principalmente sonares, que cubren las salidas como puertos, entradas, pasajes, estrechos, puntas, canales, etc., y en mar abierto sus riscos y valles.

La base, en concordancia con el modelo de EE.UU., es el programa SOSUS, quien efectúa la vigilancia submarina por medio de un sonar en el fondo del océano.

La efectividad del SOSUS depende del radio de alcance de las señales del sonar, las cuales al margen de la tecnología dependen de la profundidad a que el sonar opera. Cuando la profundidad se incrementa, el radio del sonar crece. Profundidades útiles pueden ser obtenidas desplegando sonares en las llamadas "cuencas" o "planicies". La profundidad óptima está dada por el despliegue de estos sonares en las llamadas "planicies abismales" (P.A.).

Las P.A. son grandes planicies (lo que facilita las instalaciones) y están localizadas en profundidades entre 3.000 y 6.000 mts. Las cuencas se encuentran a profundidades de 1.000 a 3.000 mts.

Las P.A. son bastante raras, su número en concordancia al conocimiento público, no excede de las 30.

Ademas de sus propias ventajas intrínsecas, las P.A. se extienden sobre "las zonas abismales del océano" por ejemplo, en aguas debajo de los 2.000 mts. que son los cuatro quintos de las aguas de los océanos y mares. Estas aguas son muy calmas, ellas tienen una temperatura regularmente constante de 4 grados centígrados y su salinidad es constante. Estas son precisamente las condiciones que optimizan la recepción y alcance del sonar. Por contraste las montañas submarinas permiten esconder y reducir la capacidad del sonar.

La escencia del programa SOSUS es utilizar cada P.A. para implantar sonares de largo alcance.

En el Pacífico, que está bendecido por un inmenso potencial de miles de millones de toneladas de nódulos de manganeso que descansan en el fondo, el número de P.A. es mínimo. El océano Indico posee una mayor cantidad de éstas, especialmente en el Oeste. Un número casi satisfactorio de P.A. existen en el Atlántico.

Las P.A. permiten una cobertura total al Océano Artico, por ello, con instrumentos apropiados, se obtendría la ventaja de que el paso de los submarinos entre la Península de Kola y Bering sería detectado con seguridad.

El fenómeno de la acumulación de P.A. en el extremo del Artico es duplicado en el final del Antártico, esta es la lista:

- *La P.A. de Bellinghausen que enfrenta al Pacífico.*
- *" " " Weddell que enfrenta al Atlántico.*
- *" " " Enderby que cubre al Indico y al Atlántico.*
- *" " " Gaussberg que cubre al Indico al Norte de las Islas Kerguelen.*
- *" " " Wilkes que cubre al Indico al Sur del centro y oeste de Australia.*

Además, hay varias cuencas que mejoran la cobertura en el Atlántico (las cuencas del Este y Oeste de Escocia), en el océano Indico (las cuencas del Indico-Atlántico y del Indico del Sur). Las cuencas del Sudeste y Sudoeste del Pacífico proveen algunas mejoras a la insuficiente cobertura de éste. El hielo de mar que rodea a la Antártida flota sobre varias sub-cuencas y sugiere la posibilidad que el mismo puede ser utilizado desde abajo para facilitar cobertura.

La Península Antártica descansa entre la P.A. de Weddell y Bellinghausen y está cerca de las dos cuencas del mar de Escocia. En el Atlántico Sur la P.A. de Argentina está localizada enfrente de La Plata, mientras que la del

Cabo descansa frente al Cabo de Buena Esperanza.

En el área del Pacífico desde la Antártida hasta la altura de San Francisco, Bellingshausen es la única P.A. y hay solamente muy pocas cuencas; excepto la P.A. de Mornington, al Sur de Chile, que fué recientemente descubierta y como es de escasa envergadura, la poca cobertura del Pacífico parece ser que no tiene remedio.

Consiguientemente, la P.A. de Bellingshausen es la más importante de ese grupo, sobretodo porque ella provee los fundamentos para que un sistema de vigilancia para cubrir una porción de este inmenso océano. Dada la relación entre las grandes distancias y el alcance del sonar, el sistema de profundidad SOSUS de Bellingshausen debe ser suplementado por sonares móbiles para compensar las limitaciones de las "grandes orejas"; ligandolo con plataformas de lucha antisubmarína y satélites mediante fibras ópticas para enlazar ambas señales y poder procesar y computar datos. El resultado final es que el Pacífico no será un mar "transparente", pero se podrá observar por sectores, y los puntos de estrangulamiento podrán ser vigilados efectivamente.

Naturalmente, la integración de este tipo de complejo requerirá facilidades y actividades, algunas de ellas serán destinadas a tomar lugar en el suelo o hielo Antártico.

Las posiciones desde las cuales puede protegerse Bellinsghausen conectadas efectiva y rápidamente al sistema C 3 servida por facilidades capaces de ser reparadas o reemplazadas rápidamente, especialmente la península Antártica (y posiblemente el Sur de Chile) serán de una importancia estrategica inmensa en el futuro.

El conjunto de P.A. y de las cuencas profundas que rodean la Antártida afectan, al menos potencialmente, la situación naval de cada uno de los tres océanos de la tierra. La Antártida submarína es, por lo tanto, la llave a la estrategia mundial. De la misma manera, la efectiva utilización de la P.A. para vigilancias a larga distancia resultará en actividades considerables en el continente Antártico. De todas maneras estas actividades incluirán competiciones y hostilidades entre los poderes enfrentados en las confrontaciones submarinas.

Si la guerra naval se moviese hacia el Sur para ejecutar operaciones interoceánicas y desaparicones temporarias, el último bastión vírgen de nuestro globo será atrapado por el proceso militar de la civilización.

Yo no sé si los Argentinos incluyeron en sus consideraciones estratégicas alguno o todos los factores que he mencionado. Es muy posible que ellos se sentirán sorprendidos al aprender de varias de sus atormentadas experiencias. Pero, sin duda, ellos consideraron a las Falklands como su puerta a la Antártida y sus planes se extienden a los pasajes Atlántico-Pacífico y la Península Antártica. Una página de la historia ha sido dada vuelta.

Evidentemente la estrategia Argentina fue diseñada para adquirir poseciones importantes para el futuro. Por consiguiente, su estrategia no ha sido del todo irracional como parece. Excepto que, por el contrario, las han perdido en ves de ganarlas y además han alertado a todo el mundo.

COMENTARIOS COMO PANELISTA

POR

Dr. Stefan T. Possony

Un montón de papas hirviendo han sido lanzadas al plato. Yo presiento que aún otra de estas serán agregadas.

Si el Atlántico Sur ha de ser asegurado, junto con la ruta del mar por donde el grueso del petróleo mundial es embarcado, esta tarea no puede ser completada si ignoramos la posición de Sudáfrica y del Cabo de Buena Esperanza.

No es factible construir una estructura de seguridad en el Atlántico Sur sin La Plata en el Oeste y Simonstown en el Este.

Existen objeciones políticas contra Sudáfrica, especialmente en Europa Occidental y en Africa Negra. Europa y Africa necesitan protección estratégica y no pueden solventar defensas que dejan las puertas del frente y trasera sin protección.

También ha habido objeciones políticas contra Argentina, la primera vos fue de la Izquierda quien, tan pronto Argentina adoptó una estrategia alocada, aceptó la política del Gral. Galtieri. Ahora, las objeciones son hechas por aquellos que sienten que Argentina los traicionó.

Una política racional demanda que las cosas prioritarias se deben hacer primero y no deben subordinarse a las secundarias.

Las objeciones políticas también se hicieron contra la URSS y estas son de mayor peso que las hechas contra Sudáfrica y Argentina. La URSS es más peligrosa que estas dos y posee una amenaza firme que crece sobre cada uno de los habitantes de la órbita del Atlántico. Todas las áreas Atlánticas (Europa Occidental, Africa Negra y el cono de Sudamérica) deben manejar la amenaza sovietica, con su poder aeroespacial y submarino, como su primera prioridad. Muy lejos se encuentran las comunidades atlánticas de entender este realismo.

Dejenme ahora volver sobre un problema aún mayor.

Es concebible que la guerra de las Falklands pudo haber sido prevenida sin hostilidades. ¿Cómo? Desde que el reconocimiento desde el aire es un hecho, esta capacidad debió haber sido utilizada con mayor capacidad e imaginación. Observaciones regulares e ininterrumpidas hubieran indicado que las fuerzas argentinas estaban preparadas y concentradas para atacar. Las fotografías debieron ser desclasificadas y publicadas en semanarios. Ellas hubieran dicho al mundo de antemano que una agresión estaba siendo preparada y hubieran identificado el lugar donde iban a atacar.

Con el elemento sorpresa disipado y la leyenda inventada sobre la iniciación de la querra desaprobada antes de ser presentada, Buenos Aires se hu-

biera visto compulsado a probar que nunca planeó realizar un ataque. Dicha demostración es plausible sólo sin las operaciones militares no se concretan. Por ende, tan pronto como las fotos hubieran aparecido en medios de información, el ataque probablemente hubiera sido descartado.

La fotografía espacial es el medio más potente que ha sido inventado para prevenir agresiones. La utilización de estos medios por la OTAN aún no ha sido desarrollado y su utilización para influenciar el desarrollo de la estrategia es vista como un pecado, igual a profanar el Caliz Sagrado.

La historica práctica de prometerse mutuamente la paz y concluir en acuerdos formales o informales fué un desastre. Pero es muy posible que la combinación de compromisos de no agresión detalladamente formulados con observacion espacial mutua, más una autorización para publicar, ni bien se reciben, las alertas sobre ataques inminentes, pueden reducir dramáticamente el peligro de la guerra, especialmente una guerra localizada.

Este sistema también puede mantener la paz en el Atlántico Sur y puede ser establecido rápidamente.

Subsecuentemente este sistema puede ser agrandado para cubrir el Antártico y sus dependencias y combinar la vigilancia espacial con la submarina.

Las proviciones militares pueden ser acopladas para reunir empresas para mutuo beneficio; como construcciones de infraestructura, meteorología, hielo y observación de peces y para un Tratado que provea al desarrollo de la Antártida sobre bases de tecnología, industrialización, crédito, acceso libre, un mercado común y soberanías políticas.

En este momento los cerebros de Londres y Buenos Aires pueden ser más maleables que antes.

Tal vez el Reino Unido pueda sugerir que unan sus fuerzas Chile y Argentina para la Antártida y que los dos poderes propongan un nuevo regimen mutuo de seguridad para el Atlántico Sur.

PERSPECTIVAS MARITIMAS EN EL CONO SUR

UNA VISION DE AMERICA DEL SUR"

Por: El Profesor Carlos U. LOPEZ

El concepto de un Sub-Continente Sud Americano, que nosotros conocemos como Cono Sur, es una idea relativamente nueva.

Por lo tanto, los estudiosos todavía no llegan a coincidir acerca de cuanto se puede extender hacia el norte el Cono. Algunos llegarían hasta el Ecuador, mientras que otros se detendrían a la altura del Trópico de Capricornio que pasa justo al sur de Río de Janeiro. Pese a que éste papel entenderá sobre las aguas que bañan las costas del Cono, será necesario incluir a PERU, BOLIVIA, ECUADOR y PARAGUAY, en nuestro estudio, desde el momento en que esos países ejercen una influencia de peso en el pensamiento geopolítico de los países ABC.

Básicamente, los problemas de estrategia marítima que deben ser considerados son tres:

a- El pasaje natural entre el océano Atlántico y Pacífico.

b- La tendencia de todos los gobiernos a prolongar sus disputas de límites de tierras en conflictos en control, posesión e integración de áreas marítimas.

c- Reclamaciones sobre la Antártida.

La costa oeste de América del Sur, tan a menudo ignorada por los estudiosos de la economía, la política y los temas militares, sirven como conducto de salida para los productos que exportan cinco países que son, café, aceite, bananas, mineral de hierro, lata, duraznos, cobre, uvas y muchos otros materiales brutos (materia prima) y frutas. Esta extensa costa es de 6000 millas y en cada uno de sus extremos tiene uno de los dos pasajes que conectan a los dos grandes océanos: El Canal de Panamá y el Cabo de Hornos.

Hay evidencias suficientes para cuestionar el valor del canal artificial en el futuro. En Panamá mismo, con la confusa situación política, se considera positivo el cierre del canal. Esto puede ocurrir en cualquier momento en el futuro y apunta a dañar las economías de los Estados Unidos y el Japón. Las razones que pueden tornar al Canal inutilizable, son las siguientes:

a- Destrucción de porciones del canal por un ataque enemigo extranjero o doméstico.

b- Cierre por razones políticas, como control por comunismo internacional.

c- Deterioro físico, el cual se ve muy avanzado.

Pero lo que mas preocupa a nuestros amigos panameños, es el hecho de que tanto los Estados Unidos como el Japón, no hayan mostrado ningún interés sobre la posibilidad de que el Canal pueda no tener valor para ellos en el futuro.

Si el canal es cerrado o destruído, todo el tráfico marítimo entre los dos océanos, debería ser trasladado al Cabo de Hornos. Los barcos con una manga mas ancha de 110 pies, debe usar esta ruta y desde 1961, con el armado del carguero ENTERPRISE, los Estados Unidos abandonaron el concepto de que los buques americanos debían estar construídos dentro de dimensiones que le permitieran transitar el canal. Las razones de este cambio de política son dos: que los Estados Unidos necesitan naves para los dos océanos en cualquier caso y que siempre esta la alternativa de la ruta alrededor del Cabo de Hornos. Este paso natural no puede ser cerrado pero podría ser controlado militarmente por Chile y/o Argentina.

Una de las metas estratégicas definidas de los países mas australes es la de proteger ésta ruta de un ataque exterior, no proveniente del continente.

Desafortunadamente las disputas sobre límites y sobre control de áreas marítimas entre Chile y la Argentina, ha privado a estos dos países de trabajar juntos hacia una meta importante.

El Cabo de Hornos ofrece la posibilidad de elección entre tres pasajes:

a- El Estrecho de Magallanes

b- El Canal de Beagle

c- El pasaje de Drake

El Estrecho ofrece una ruta segura, refugio en caso de mal tiempo, una confortable ciudad, facilidades para reaprovisionamiento de combustible y puede ser cruzado por buques de hasta 150.000 tns. sin dificultades. Chile ofrece los servicios del práctico y los canales están bien marcados, correctamente representados en cartas y ampliamente iluminados para las navegaciones nocturnas. La empresa Chilena de guía marítima ASMAR, está planeando un servicio completo con los medios para hacer un service, una reparación y el reaprovisionamiento de combustible de los buques, en la ciudad de Punta Arenas.

El tráfico en el Estrecho se ha incrementado regularmente:

AÑO:	74	75	76	77	78	79	80	81
Nº de Buques:	425	520	699	735	983	1043	1111	

Desde 1981 ha habido una disminución en el número de buques, pero un incremento en tonelaje.

El Canal de Beagle no es una ruta práctica. Esta muy cercana a Hornos, inapropiadamente marcado para la navegación comercial y no es recomendable para buques de más de 10.000 tns. Ambos pasajes pueden ser facilmente bloqueados por fuerzas navales, aéreas o terrestres. Mientras los aliados de Chile pueden utilizar este pasaje, sus enemigos se verían forzados a tomar por el Pasaje de Drake, el sur de Cabo de Hornos.

El rodeo del Cabo de Hornos era una muy engañosa ruta en los días de la navegación a vela, pero hoy en día no es peligroso y es usado por los

supertanques y los buques soviéticos en tránsito hacia el lejano Este, cuando ellos quieren evitar el Cabo de Buena Esperanza. La amenaza de un ataque aéreo -permitiendolo el tiempo- desde el continente Sud Americano, del Archipielago de Tierra del Fuego o de las Islas Antárticas, no debe ser descartada.

Se ve claramente que el extremo austral de América del Sur, representa un gran significado estratégico o regulación de tránsito, sigue siendo el menos conocido y entendido del globo.

El control de la ruta del Cabo de Hornos como el del Canal de Panamá, puede muy bien ser la fortaleza contra el expansionismo soviético y no solamente el Cono Sur, sino todo el hemisferio occidental debería estar prevenido y sentirse parte del tema, acerca de las defensas y amenazas contra éste. Las Islas Malvinas son un factor clave, en las defensas de los acercamientos orientales. Un manejo inapropiado de la situación política podría permitir a los soviéticos tomar el control. Antes de ese tiempo, la Unión Soviética tiene bases en la Antártida, que van más allá de una simple estación científica, como la que otras naciones han establecido allí. La base soviética en la Bahía Almirante en la Isla Rey George tiene una gran capacidad de almacenamiento, que escede los dos millones de galones y que podría llegar a los cinco millones.

Los argentinos pensaron que los Estados Unidos, al tiempo de que trata de obtener posiciones militares en el mundo a los efectos de oponerles a los Soviéticos , quisiera tener a la Argentina efectuando el control Oriental de las aproximaciones de las rutas australes. Los sudamericanos no quieren un enemigo en sus costas, pero ahora han creado uno. La tragedia de la presente situación, reposa en el hecho, que luego de 15 años de negociaciones, Argentina trató de resolver su problema por la fuerza. De este modo una nueva dimensión ha sido creada en el problema defensivo.

Las disputas sobre las Islas del Canal de Beagle, ha perturbado considerablemente las relaciones entre Chile y Argentina, siendo factor preventivo de ésta controversia en repudio unilateral del gobierno de la Argentina, el aceptar el veredicto de la Corona Británica en respuesta a la apelación por el arbitraje al que los dos países se sometieron hace 80 años, mediante la firma de un tratado. Ante el requerimiento argentino, el caso fue sometido a un panel de jueces internacional y la Corona Británica concordó con la decisión del juez. El arbitraje reconoció la soberanía chilena sobre las islas, que siempre habían sido ocupadas por chilenos. Pese a que ambos países acordaron atenerse a la decición comprometiendo el honor de sus naciones, Argentina rehusó cumplirla y declaró unilateralmente que el veredicto era nulo y que no tenía efecto, pese a que habían sido satisfechos sus requerimientos de un juicio honorable.

Luego Argentina optó por la muestra de fuerza y en 1978 amenazó con invadir las islas agrupando gran fuerza. El movimiento fue controlado por el Papa, quien ofreció mediar. En enero de 1980 fue comunicada la decisión del Papa a ambos gobiernos. El veredicto no fue hecho público, pero Chile aceptó prontamente el compromiso ofrecido por la Santa Sede, pese a que esto le hacía perder parte de lo que había conseguido en el arbitraje. Argentina ha rehusado actuar y ha tratado de continuar las negociaciones sin refutar las determinaciones del Papa.

Lo que esta realmente en juego, es la extensión de áreas territoriales dentro de espacios marítimos, los cuales hasta tiempos muy recientes habían sido considerados mares abiertos. Por lo tanto el límite de 200 mi-

llas del lado Atlántico de las Islas, le da a Chile soberanía territorial del espacio marítimo. Argentina se aferra a la vieja fórmula de "Argentina en el Atlántico y Chile en el Pacífico". Para la Argentina la línea divisoria entre los dos océanos es el meridiano del Cabo de Hornos, el cual por supuesto, ubicaría a las Islas dentro de Argentina. Esta teme que la zona exclusivamente económica de las 200 millas, es solamente el primer paso dado por Chile, dentro de un plan de largo plazo y alcance para controlar la Georgia del Sur, las islas antárticas y la península antártica. Si nosotros creemos las noticias diarias de Buenos Aires, la decisión del Papa incluye la retención por parte de Chile de las islas y su proyección en el mar, otorgándoles los derechos de navegación a Argentina y dándole soberanía y derechos económicos divididos sobre la parte de mar territorial.

En varias ocasiones la Argentina ha cerrado los pasos a Chile, su Fuerza Aérea y Armada han violado en reiteradas oportunidades espacios aéreos y navales chilenos, han negado el tránsito ha vehículos por su territorio, han expulsado a ciudadanos chilenos o han sido detenidos y acusados de espionaje. En resúmen la Argentina ha mantenido consistentemente una actitud de guerra fría hacia Chile.

En contra posición, la campaña diplomática chilena ha sido eminentemente productiva. Llevó el tema a un arbitraje y ganó el caso. Cuando el veredicto fue rehusado, éste intentó nuevamente apelando al Papa. Si éste intento falla, puede apelar a la corte internacional de Justicia. Por lo tanto, en Santiago hubo un gran alivio aunque amortiguado, cuando fracasó la aventura de las Malvinas. Esto fue visto como un primer paso en la estrategia Argentina para recuperar territorios, de los cuales por una mala interpretación histórica reclama que han sido ocupados por invasores extranjeros. El peligro inmediato de una confrontación armada entre los dos países ha cesado. La opinión pública Argentina no podría soportar otra invasión, y pese al rearme de sus Fuerzas Armadas, que esta teniendo lugar en estos momentos, la represalia chilena pese a no ser lo suficientemente fuerte como para poder ganar una guerra prolongada, no dejará de implicar peligro para el agresor.

No obstante, el costo de la paz para Chile ha sido enorme. La mera amenaza de una guerra, ha obligado a Chile a armarse, en el momento en que menos podía afrontar ese costo. El país tuvo que prepararse para un eventual conflicto que no desea mientras experimente grandes dificultades de mercado. El cierre del mercado americano de armas para Chile, forzó a los chilenos a obtener las armas y municiones en mercados abiertos, a costos más elevados. Este es el resultado de la engañosa representación del gobierno chileno en los sectores influyentes liberales de los Estados Unidos. Mientras los Estados Unidos profesan la paz, Jimmy Carter con su política de los Derechos Humanos y la reforma de Kennedy, actualmente en Sudamérica ha aumentado la posibilidad de una guerra. Estas acciones han desestabilizado militarmente el área, disminuyendo las capacidades defensivas de Chile, forzándola por lo tanto, a cubrir sus necesidades militares en otros países. Aunque Carter hizo su política extensiva eventualmente hacia Argentina, ésto fue injusto, en sí defectuosa y contraproducente. Pero Chile posee dos grandes ventajas: la unidad nacional que es especialmente verdadera en las Fuerzas Armadas y el valor personal representado en cada uno de sus soldados, marinos y hombres de aire.

Volcándonos hacia la costa oeste, encontramos que las relaciones entre dos viejos rivales, como Chile y Perú, han mejorado considerablemente desde la época de Velasco Alvarado, cuando Perú amenazaba invadir por el norte. Chile y Perú no mantienen disputas sobre límites y ambos países creen firmemente en el límite marítimo de las 200 millas marinas. El único punto de fricción podría ser el deseo largamente mantenido por Bolivia de obtener una salida hacia el océano Pacífico. Muchos sino todos los bolivianos, creen que la

razón principal de su imposibilidad de revelarse social y económicamente, se debe a haber perdido una salida a través de un puerto de mar. Los bolivianos se ven obsecionados con la idea de que sin una salida al mar, ellos no podrán integrarse con el resto de América del Sur. Ellos acusan a Chile por bloquear el acceso que a ellos les corresponde hacia las costas del Pacífico, pese a que historicamente, Bolivia nunca ejerció la soberanía sobre la costa.

En algunas ocasiones Chile le ha ofrecido a Bolivia un corredor hacia el mar, sólicitándole a cambio un área comparable de territorio Boliviano igual en dimensiones al territorio maritimo y continental ofrecido por Chile Las negociaciones se deterioraron, pese a lo cual se puntualizó que el territorio marítimo era considerado equivalente a las tierras continentales. Perú puede encontrarse envuelto, ya que por el pacto entre Chile y Perú, previene a Chile de cambiar a Bolivia cualquier perfil del territorio Peruano. Perú querría de alguna forma internacionalizar el Puerto de Arica, el cual sirve como terminal del camino ferroviario de la Paz. En apariencias el problema no tiene solución en un futuro cercano y pese a que Chile ha hecho concesiones inusuales, la posibilidad de un conflicto se mantendrá indefinidamente.

Perú no tiene disputas por límites marítimos con Ecuador en el norte, pero en cambio si con las laderas orientales de Los Andes, las cuales probablemente seguirán siendo una fuente de conflicto entre los dos países. Ecuador, incentivado por los hallazgos de petróleo, desea obtener una salida hacia la Cuenca Amazónica, territorio que perdió parcialmente hacia Brasil y parcialmente hacia Perú. Esta situación ha ubicado a Ecuador en la situación más incómoda: una pequeña nación rodeada por vecinos más poderosos, quienes desean sus recursos y evitan que obtenga una salida hacia el Atlántico.

Las costas orientales del cono, no están libres de controversias. El pensamiento geopolíttco ha creado el espacio "Atlántartico", el cual ha sido definido como "el espacio que integran el este de Sudámerica, el Sudoeste de Africa, el continente Antártico y el vasto mar limitado por esas tierras". Un almirante argentino ha agregado, " esa región geopolítica es el principal desafío para Argentina desde ahora, hasta el siglo XXI".

Los reclamos Chilenos y Argentinos en la Antártida, pueden llegar a ser fuente de conflicto con algunas potencias europeas, además de Gran Bretaña, Polonia, Alemania Occidental y Unión Soviética, mantienen bases en estos territorios. Pero el desafío para Argentina proviene del antiguo conflicto de límites territoriales con el Brasil, influenciando a los países con límites comunes a los nombrados, y las disputas en el Atlántico sur hacen pensar que en el futuro se intensificarán los conflictos entre los dos países. Brasil no puede aceptar las intenciones Argentinas en el Atlántico sur ya que están en un mismo nivel con su propia teoría para los reclamos antárticos. Esta es llamada DEFRONTACAO: todo país cuyas costas miren hacia la Antártida, tendrán derechos en las costas opuestas del continente helado. Pese a que Brasil tiene que efectuar un reclamo definitivo, su gobierno declaro en 1975 mientras firmaban el tratado Antártico:

> Brasil, en su virtud de poseer la costa más extensa del Atlántico sur, costas que en su mayor parte están abiertas al acceso desde el continente más austral, tiene un interés directo y substancial en la Antártida.

Brasil, también ha declarado como territorial a un cinturón de 200 millas a lo largo de sus costas y reclamó la soberanía en el espacio aéreo por sobre ese cuerpo o porción de agua, en el lecho de mar y en el subsuelo. Argentina ha protestado, aludiendo que tal reclamo interferia con las

comunicaciones marítimas argentinas y también expidió una declaración similar y decretó leyes estableciendo su soberanía territorial en 1975. En la boca del Río de la Plata se ha hecho un arreglo inusual, en donde Argentina y Uruguay comparten una zona de pesca en común, que se extiende dentro de las zonas de reclamo de cada uno. Esto no solo es un ejemplo de como pueden ser resueltos fácilmente los problemas de límites marítimos cuando ambas partes lo desean, aunque en efecto conforman la zona de conflicto entre Argentina y Brasil.

Pero no es solamente en el mar donde los dos más grandes países Latinoamericanos se enfrentan. Es difícil puntualizar el porque de dicha rivalidad. Uno representa al Antiguo Imperio Portugués, el otro al Imperio Español. Uno depende de la cuanca Amazónica y el otro de la cuenca del Plata. Cada país ha revelado rivalidades históricas y han tratado de penetrar en los estados que limitan entre ellos. La posibilidad de una confrontación militar existe y ésta habría tenido un impacto importante en el control o pérdida de control en las limitaciones de armas. Si la influencia Americana continúa declinando, la aparición de un nuevo líder que cubra el vacío existente, se puede esperar. Ambos países están tratando de convertirse en líderes de otras naciones, pero su rivalidad se puede definir aún más, cuando compitan obtener los recursos petrolíferos Bolivianos o por la energía hidroeléctrica Paraguaya. Bajo estas circunstancias un enfrentamiento pequeño y limitado podría tener profundas repercusiones no solamente en los países que se encuentran en una posición de "tapón" entre los dos países en cuestión, sino que arrastraría a otros como Chile, Perú y Ecuador. Si consideramos que ambas naciones están a punto de incorporar a su arsenal un recurso nuclear, el panorama se torna aún más terrorífico.

Pese a la rivalidad, posiblemente nunca de lugar a un conflicto armado y tiene un gran significado por ser la llave del balance del poder Sudamericano. Brasil mantiene relaciones cordiales con Chile y Argentina con Perú. Pese a que no hay alianzas militares, han tenido intercambios de ofrecimientos de armas y de misiones militares. Ecuador debe de alguna forma balancear rivalidad con Perú y Brasil, a travéz de actitudes amigables hacia Chile y Argentina, mientras Paraguay, Uruguay y Bolivia, países "tapones" que realmente limitan tanto con uno como con otro rival, estan sujetos a esa rivalidad y a sus consecuencias, más que a actuar por sí mismos. Debe ser tenido en cuenta, que la adquisición de armas se incrementa en proporción a la intensidad de las rivalidades, pero que también esta influenciada por el orgullo nacional y las actitudes patrióticas. Una buena posibilidad es la que los estados pequeños obtengan armas de ambos países por deterioro de uno con otro. Brasil se encuentra a si mismo en una aventajada posición, que le permite consolidar ese liderazgo temporario, a travez del medio económico, cultural y diplomático. Ultimamente, Brasil amenaza con llegar al Pacífico, tanto por medios económicos como diplomáticos.

Debe ser considerada la decreciente influencia de los Estados Unidos en la política internacional de Sudamérica. Realmente la política exterior Americana parece estar más concentrada con México y América Central, luego con el Caribe y finalmente en el Cono Sur. El apoyo a los intereses Británicos en la guerra de las Malvinas fue un golpe para todos los países Latinoamericanos, incluso para los rivales de Argentina. Los ministros del Exterior de estos países todavía se están interrogando sobre las razones por la que se ha tomado esa actitud, la cual se esperaba fuera de una neutralidad estricta. Los editoriales de los diarios señalan a la hermandad de los países de habla inglesa, a la posibilidad de una amenaza soviética, etc. Algunos creen que es lo mejor que se pudo hacer. ¿Adoptarán los Estados Unidos una posición mas amigable hacia el Cono Sur? La administración Reagan quisiera que ellos piensen eso. Recientemente han arrivado a capita-

les australes, importantes visitas para participar en seminarios, conferencias y otras reuniones y declaró voluntariamente a sus audiencias y a la prensa que la nueva administración deseaba establecer políticas firmes y duraderas para los Estados Unidos en el área. Con el sistema Interamericano en problemas, el tiempo habría llegado para advertir que el Cono Sur merece la atención en estos momentos y no luego de una eventual solución de la crisis del Caribe o de América Central. Lo que necesita es una amplia revisión de las políticas hacia el hemisferio, especialmente hacia la Argentina, Brasil y Chile. En primer término está la necesidad de conversar acerca de las nuevas medidas de seguridad tendientes a prevenir otra guerra de las Malvinas.

Finalmente la guerra de las Malvinas, puede servir para abrir los ojos de Gran Bretaña hacia América Latina, pero también pudo haber servido como una advertencia acerca de que la Paz Americana está en su fin. Los Estados Unidos han fracasado antes, durante y después de la guerra, al tratar de influenciar, persuadir y finalmente forzar a los argentinos a negociar. La simpatía o el levantamiento de la prohibición de venta de armas no será la solución. El último rechazo a participar en las operaciones UNITAS anual hasta por parte de los países internacionalmente amigos de los Estados Unidos y es un indicio de que los países del cono sur están en desacuerdo con ser dirigidos. Debe ser confeccionado un plan y puesto en funcionamiento a fin de unir las fuerzas del hemisferio. Argentina ha sido por largo tiempo proponente del SATO (Tratado de Organización del Atlántico Sur). Ya en el año 1954, Argentina buscó socios para este tipo de alianza y no encontró aderentes. El tiempo habría llegado para crear un tipo de alianza que unificaría comandos, mantendría bases, abastecería depósitos, combinaría cuarteles de cabecera y proveería de aislamiento contra el expansionismo Soviético o cualquier otro imperialismo extranjero expansionista. Muchos problemas existen realmente, Brasil tendrá un momento difícil en un plan de acercamiento a Sudáfrica, debido a sus estrechos lazos con las florecientes Repúblicas Africanas, mientras Argentina y Gran Bretaña deberían arreglar sus diferencias de modo que ambas banderas puedan flamear en las bases de unos y otros en territorio argentino y en Puerto Stanley. Mirando hacia el Pacífico, se puede observar una nueva y más comprensiva organización. La composición de la alianza la llevaría a ser SOTO (Tratado de Organización del Océano Sur). Por ello podrían ser incluídos entre otros países, Perú, Chile, Nueva Zelandia, Australia, Sudáfrica, etc. Los Estados Unidos tratarían de obtener la posición de miembro sobre la base de su marina de dos océanos y la necesidad de tener una alternativa del canal de Panamá.

Este tipo de organización que incluyera las potencias de Argentina, Brasil y Chile, tendría un efecto positivo sobre la OEA y el sistema Interamericano. El hecho de que los países más fuertes en el hemisferio hayan entrado en una alianza propia, no solamente contendría las rivalidades entre ellos sino que liderarían a los pequeños países dentro de un grupo más coincidente. Esto forzaría a todos los miembros de la OEA a dar una buena mirada a lo actuado, al enemigo real desde el mar lejano. Esto los obligaría a clarificar sus obligaciones recíprocas y a reafirmar finalmente la doctrina Monroe, no en términos de intereses de los Estados Unidos, sino de seguridad del hemisferio.

Los países de la costa oeste de Sudamérica, se enfrentan a un desusado desafío. Están sobre la periferia de un continente rico en recursos minerales y naturales pero relativamente poco habitado. A través del Pacífico, se enfrentan a las grandes masas de Asia, de relativamente pocos recursos con millones de habitantes. El potencial industrial revelado por el lejano este, si lo vamos a juzgar por las performances de Japón, Taiwan y Hong Kong es realmente enorme. Nosotros podemos esperar de esos países, que

se internen en el Pacífico en busca de mejores relaciones diplomáticas y comerciales, no solamente con Asia sino también con la Polinesia. Chile, Perú y también un país menos extenso como Ecuador tratarán de fortificar las relaciones con el oeste. La Aerolínea Nacional Chilena ya vuela a Thaití y Fiji y planea extenderse próximamente para llegar a Nueva Zelandia, Noumea y hasta Manila y Hong Kong. Nosotros esperamos serios y concentrados esfuerzos para incrementar el intercambio comercial y cultural entre los Sudamericanos y las Islas del Pacífico. Comerciar con el este será la llave del expansionismo y desarrollo de esos países. La incorporación de Chile, Perú y Ecuador a la cuenca del Pacífico, no tardará en concretarse. Una vez que los tres países se encuentren enrolados en actividades comunes que requieren del fortalecimiento de lazos y cooperación, aparecerá la posibilidad de una sólida alianza basada en el comercio e incentivada por balances de saldo positivo. En resúmen, necesitamos mantener y estar presentes de este esfuerzo de integración, que está comenzando a aparecer en el continente austral. Su forma de vida y el desarrollo de comunidades pacíficas, deberían ser la meta principal para aquellos quienes creen que ellos están trabajando por un mundo mejor y un mejor entendimiento entre la gente.

LECCIONES DE LA CAMPAÑA - FALKLANDS -

POR EL AIR VICE-MARSHAL STEWART W.B.MENAUL
CB, CBE, DFC, AFC, RAF (RET)

El presupuesto para la Defensa del Gobierno Británico, que no fuera publicado sino hasta completar la guerra de las Falklands, deberá sujetarse a revisión como resultado de las lecciones aprendidas en las operaciones. Las expuestas deficiencias en nuestras defensas navales y capacidad de ataque aéreo deben ser examinadas, basándose en que estos mismos barcos y aviones serían empleados en el Atlántico Norte contra la nación más fuertemente armada del mundo, de encontrarnos alguna vez en guerra con la Unión Soviética.

El presupuesto de la Defensa postuló una reducción en las Fuerzas Armadas Británicas, a pesar de las aseveraciones del Gobierno de que los cortes propuestos, especialmente en la Royal Navy, serían compensados por la adquisición de armas más modernas y eficientes. El Secretario de Defensa, acertadamente, enfatizó en que es más apropiado prestar más atención a las armas desplegadas en barcos, aviones y vehículos terrestres, que el esforzarse constantemente en mejorar las plataformas en sí mismas.

La adquisición de un costoso sistema TRIDENT de misiles balísticos submarinos como reemplazo de los POLARIS, se decía haría poca diferencia en nuestra habilidad por mantener el compromiso adquirido con la NATO y con la obligación de incrementar los gastos de defensa en un 3% anual, según lo acordado por los Ministros de la NATO en su reunión del año 1978. Pero es reconocido que el mágico 3% debería, hoy, estar más cerca del 5%, tan solo para compensar el alza de los costos.

Los resultados de la campaña de las Falklands, deberían efectivamente destruído la, de alguna manera, complaciente actitud adoptada por el Gobierno al trazar el presupuesto de la Defensa del año 1982, tratando de justificar los cortes propuestos para las FF.AA. Ellos deberían reveer ahora la Política de Defensa Británica, para la próxima década y proveer a las Fuerzas Armadas con las armas que necesitarán para pelear una guerra en Europa y el Atlántico Norte.

La victoria en las Falklands fue completa. Fué una operación bien planeada y brillantemente ejecutada, a pesar de todo, pero es necesario ahora examinar los resultados desde una atmósfera despejada de euforia y sentimentalismo y aceptar como premisa básica que estábamos peleando contra una potencia de tercer orden, que no ha peleado una guerra en cien años y cuyo equipamiento era muy anticuado. Sus fuerzas, con la posible excepción de la Fuerza Aérea, estaban pobremente entrenadas, mal conducidas y sufrían de baja moral. A pesar de ello, infligieron pérdidas de buques y aeronaves a las Fuerzas de Tareas, en forma desproporcionada a lo que se esperaba.

En la Cámara de los Comunes, el 1 de Julio, el Secretario de Estado para la Defensa, en el transcurso de un debate de defensa, anunció que todos los barcos, aeronaves y equipos perdidos en la Campaña de las Falklands

sería repuesto y en algunos casos aumentado en número. Pero la sola reposición de las pérdidas no será suficiente. Nuevos buques y aeronaves deberán ser provistos con equipos mejores y mas modernos que los usados en las Falklands, si se pretende que peleen, con éxito batallas contra las Fuerzas Marítimas Soviéticas o ejecuten misiones de ataque sobre Europa. Se debe hacer una revalorización de las armas propuestas para el equipamiento de futuras plataformas tales como nuevos porta-aviones y aeronaves próximas a entrar en servicio en los años 80 y 90.

Defensa de embarcaciones:

Las defensas disponibles para nuestros barcos en el Atlántico Sur no fueron suficientes para prevenir el hundimiento de 6 y averías a por lo menos, 10 barcos más, causadas principalmente por bombas de hierro de caída libre. Los destructores Clase 42 como el HMS SHEFFIELD estaban armados con SEA DART y cañones de 4,5 pulgadas (115 mm). El Sea Dart, con su radar asociado, está diseñado primariamente para defensa contra ataques aéreos de media altitud y tiene una capacidad limitada contra los de bajo nivel. Las fragatas como la BROADSWORD estaban armadas con los SEA WOLF cuya función primaria es la defensa contra ataques de bajo nivel y misiles "Peina Olas" de vuelo razante.

El concepto original de defensa para embarcaciones conocido como GWS 25 preveía la utilización de ambos sistemas SEA DART y SEA WOLF, con radares y equipamiento electrónico apropiado en todas las naves, para proveer una efectiva defensa contra aeronaves de vuelo rasante y misiles "Peina - Olas" tanto para taques de media y gran altura. Pero por razones de economía, no se adoptó el plan.

El HMS SHEFFIELD cumplía tareas de vigilancia con radar como un pobre sustituto del AEW (Alerta Aérea Temprana) cuando fue alcanzado por un AM-39 "EXOCET", misil lanzado desde el aire por un avión SUPER ETENDART a una distancia considerablemente menor que el alcance del misil, que significa que cuando el misil lo impactó, todavía tenía una apreciable cantidad de combustible en sus tanques. El Sheffield no supo que le pegó, y sin AEW ni un efectivo sistema de defensa anti-misil de bajo nivel, estaba indefenso. Lo mismo se aplica para otros destructores de la Flota.

La distribución de los sistemas de defensa de las naves contra todas las formas de ataque aéreo no pudieron prevenir las duras bajas de navíos y pérdidas de vidas ante determinados ataques de los aviones SKYHAWK, MIRAGE y SUPER ETENDART de la Fuerza Aérea y Marina Argentinas. El GLAMORGAN fue alcanzado por un AM-38 "EXOCET" lanzado por una rampa móvil apostada en un punto de defensa costera cercano a Pto. STANLEY. Tuvo suerte de sobrevivir a una explosión oblicua, pero sufrió daños y bajas.

Las fragatas ALACRITY, ANTELOPE, ARDENT y ARROW estaban equipadas con misiles SEA SLUG. Las ANTELOPE y ARDENT fueron alcanzadas por bombas de hierro de caída libre, literalmente arrojadas sobre los barcos por aviones MIRAGE y SKYHAWK. Las ANTELOPE y ARDENT fueron alcanzadas y hundidas, la ARROW fue dañada. Las fragatas BROADSWORD y BRILLANT que estaban armadas con SEAWOLF no fueron alcanzadas. Mientras que todos los sistemas SAM desplegados por la Fuerza de Tareas reclaman bajas, la confirmación de sus éxitos aún está por verse. La lección de todos modos es clara, las naves no tenían adecuadas defensas SAM y cañones.

Ya se han tomado las medidas para proporcionar, en alguna medida un preaviso mediante la conversión de helicópteros Sea King equipados con radar Search Water para cumplir el rol de AEW. Dos de los helicópteros convertidos fueron desplegados al Illustrious junto con dos cañones estadounidenses Vulcan/ Phalanx multicañón con un poder de fuego de 3.000 disparos por minuto y munición de uranio agotado de 20 mm. Esto mejora la capacidad defensiva del Illustrious, pero en el futuro todas las naves de una Fuerza de Tareas transportadas deberán ser mejoradas, estén o no en un área donde la fuerza las proteja con bases terrestres AEW o cualquier otro apoyo aéreo.

A pesar de que las acciones principales en las Falklands, en las fases iniciales de la campaña, fueron batallas Aire-Mar de las cuales no participó la Marina Argentina, después del hundimiento del General Belgrano, fue obvio que la combinación de naves de superficie, submarinos y aviones es todavía el mejor sistema de ASW (Guerra Antisubmarina) en el Atlántico Norte y en cualquier otro océano en que nuestras naves puedan operar, solas o con la cooperación de aliados.

EL INDISPENSABLE HELICOPTERO

Específicamente mencionado por el Secretario para la Defensa, en su discurso ante la Cámara de los Comunes, fue el rol de los helicópteros destacado, en casi todos sus aspectos de las operaciones militares modernas. Los Soviéticos por supuesto, saben esto desde hace tiempo. Fue trágico que perdiéramos tres helicópteros Chinook de transporte pesado cuando fuera hundido el Atlantic Conveyor, dejando solo uno para ocuparse de las aparentemente infinitas tareas para las que fue requerido. Los helicópteros probaron ser indispensables en tareas de aprovisionamiento en mar y tierra, y eventualmente en casuales evacuaciones. Fueron ordenados 16 helicópteros Sea King para la ASW (Guerra Antisubmarina) y roles de comando, y se está considerando el uso de los ya reemplazados helicópteros navales Wessex para ayudar a las divisiones de refuerzo T.A. Estos podrían ser piloteados por la Royal Auxiliary Air Force. Es juicioso considerar que el nuevo crucero clase Kirov actualmente en terminación en los astilleros de Leningrado, será la primera nave del mundo equipada con un arma Laser de alta energía para defensa contra ataques aéreos y de misiles "rasantes".

EQUIPAMIENTO DE EFECTIVOS TERRESTRES

En la guerra de las Falklands no se produjeron enfrentamientos que involucraran a granes tanques de batalla, pero los tanques livianos Scorpion y otros vehículos blindados se desempeñaron bien. Se está planeando la creación de dos regimientos blindados más para mediados de los 80, cuando los tanques Challenger reemplacen a los Chieftain, y estos últimos puedan ser reserva de guerra. De todos modos se debe preveer la adquisición de toda una nueva generación de armas antitanques que se encuentran en fase de ensayo con capacidades que exceden largamente a la presente generación y que compensarían en mucho el gran desequilibrio, algo así como de 3 a 1 en tanques de batalla, que favorece hoy en día a la Unión Soviética..

Dijo el General Moore, en una entrevista, que la batalla terres-

tre en las FALKLANDS, que solo duro tre semanas, fue una batalla de infantería con apoyo de artillería y morteros, y que es poco lo que se puede aprender y aplicar al teatro de operaciones europeo. De todas maneras, el Ejército en Europa todavía necesita modernizarce, incluyendo las comunicaciones e incrementar las fuerzas de helicópteros. No se debería hablar más de recortar el BOAR (British Armoured Operation Regiment?) o redesplegar de Alemania al Reino Unido con el propósito de conseguir los fondos para adquirir sistemas de armas que no son esenciales.

PODER AEREO

Los siete HARRIERS perdidos en la batalla aérea serán repuestos y se adquirirán otros siete. Estas nuevas aeronaves deberán tener un equipamiento más sofisticado. Los SEA HARRIER se comportaron magníficamente en su rol de combate aire/aire, derribando a por lo menos 27 aviones enemigos sin sufrir pérdidas. Los únicos HARRIERS perdidos por acciones enemigas fueron derribados por armas terrestres durante el ataque a los campos de aviación. Los aviones de ataque terrestre GR-3 y su reemplazo, el GR-5 deberán tener misiles de largo alcance y depender menos de las bombas de hierro de caída libre y bombas de fragmentación. Los SEA HARRIER deberían tener radares de mayor alcance y misiles aire/aire tipo SKYFLASH.

Ya se tomaron las medidas para corregir la mayor falencia en la defensa de la Flota, la falta de AEW (Alerta Aérea Temprana). El ILLUSTRIOUS, por lo menos tiene ahora algo de AEW, pero es necesario que todo transporte de la Fuerza de Tareas este equipado, opere o no con cubrimiento aéreo con base en tierra. La cobertura con aeronaves NIMROD MK3 AEW o E3A de la NATO no siempre estarán disponibles aún en el Atlántico Norte. Las Flotas de los EE.UU. conservan sus E-2C AEW y controlan sus aviones todo el tiempo.

El misil anti-barco SEAEAGLE fue por fin ordenado y será adaptado a los SEA HARRIER, NIMROD MK2 y BUCANEERS cuando sea factible, a mediados de la década del 80, mientras tanto, el HARPOON como está colocado en el NIMROD MK2 marino, es una efectiva arma interina.

Debe reconocerse que las aeronaves argentinas operaban en el límite de su radio de acción desde aeródromos a 400 millas de distancia en territorio continental Argentino, lo que equivale a atacar una gran fuerza anfibia en la isla de WIGHT desde bases en el norte de Escocia. No podían trabarse en combate aire/aire prolongado con los SEA HARRIERS y raramente lo hicieron, a pesar de que los MIRAGE desarrollaban velocidades supersónicas y estaban armados con misiles aire/aire. La capacidad de ataque de los SEA HARRIER, probada con éxito contra aviones mas sofisticados, no tuvo oportunidad de mostrar sus ventajas contra los MIRAGE y SKYHAWK. De haberla tenido, la superior habilidad de los pilotos de HARRIERS habrían cobrado mayor número de aviones argentinos. Sus misiones fueron generalmente de "pegue y escape".

Los HARRIERS GR-3, que fueron rápidamente despachados a la Fuerza de Tareas el 8 de mayo, se emplearon en el rol de ataque a tierra, pero llevaban misiles aire/aire SIDEWINDER para defensa propia. Su arsenal de ataque consistía en bombas de caída libre, bombas de fragmentación y cañones de 30 mm. Además debían sobrevolar los campos aéreos que atacaban, y aún contra tropas terrestres argentinas sin entrenamiento y pobremente equipadas, las

únicas pérdidas sufridas por la fuerza de los Harriers fue por fuego desde tierra. En consecuencia, es esencial que se examinen detalladamente los sistemas de armas que equipan a los aviones de ataques terrestres corrientemente en servicio y aquellos destinados a las nuevas aeronaves a ser desplegadas.

El bombardeo a baja altura con bombas de caída libre, submunición como las BL-755 (de fragmentación) o armas anti-aeropuerto JP-233 puede significar un alto costo de desgaste contra objetivos Soviéticos altamente defendidos, esto se podría evitar con misiles "a distancia". No tiene sentido despachar un TORNADO que cuesta 11.000.000 de Libras a una misión de ataque con bombas de caída libre o fragmentación a baja altura aún si fuera una sola pasada, cuando las posibilidades de que lo derriben son muchas respecto a los daños que se le pueden infligir al enemigo. El Comandante de la Fuerza de Tareas tuvo que aceptar que las bombas de hierro y fragmentación no pudieron destruir la pista de Pto. STANLEY y el costo de desgaste fué muy alto. Armas a distancia, como los misiles MAVERIC, guiados a LASER, por televisión o en versión IR (Infraroja) serían muy efectivos.

Es parte escencial de la estrategia de la NATO para la defensa de Europa, ante una eventual guerra contra las naciones del Pacto de Varsovia, privar al enemigo de sus fuerzas de 2º escalón. Aviones de ataque incluyendo TORNADO, JAGUAR, BUCCANEER, F-4 PHANTOM y F-111, serán utilizados en un rol de ataque y reconocimiento en un futuro previsible, pero existe gran interés en realizar esta tarea con misiles balísticos con cabezas de guerra HE, de precisión u sub-munición guiada y de largo alcance. Tal concepto tiene muchas ventajas, una de ellas es la de alcanzar el objetivo a un costo mucho menor y con mas rapidez que las aeronaves tripuladas. Los aviones podrían emplearse contra blancos más cercanos y menos defendidos y objetivos de oportunidad en el área de batalla. Igualmente, la tarea de mantener una Alerta de Reacción Rápida (QRA) sería asignada a misiles balísticos PERSHING 2, cuando estén disponibles en 1983, y misiles cruceros, dejando a los aviones tácticos para tareas de apoyo más inmediatas.

El uso de vehículos Remotamente Piloteados (RPV) para la supresión de defensas y reconocimiento, todavía sin explotar completamente por la NATO, ofrece una forma más efectiva y barata de misiones aéreas de encuentro. La supresión de las defensas ha cobrado gran incremento merced a la importancia de las defensas aéreas soviéticas en los últimos años (5) en que han introducido nuevos SAM y aviones interceptores con performances mejores que muchos sistemas de la NATO. Pocos países poseen armas anti-radiación, exceptuando los EE.UU., y aún menos son los que han demostrado el arte de la supresión de defensas como la Fuerza Aérea Israelí, al anular las defensas Sirias en el valle de Bekaa antes de su avance en el Líbano hasta Beirut.

ATAQUE ISRAELI A LOS ASENTAMIENTOS SAM-6 SIRIOS

Fue una extraña coincidencia que, al mismo tiempo que estábamos defendiendo los barcos de la Fuerza de Tareas en las Islas Falklands contra un sostenido ataque aéreo, los Israelíes estaban demostrando como tratar a la más moderna y efectiva defensa aérea desplegada por los sirios en el valle de Bekaa. Estas defensas significaban un escollo para

las fuerzas Israelíes que se desplegaban rumbo al norte, en el Líbano, hacia Beirut, con el objetivo de destruir los cuarteles de la OLP en la capital del Líbano.

El plan era destruir los SAM-6, el comando y sistemas de control y tanto como fuera posible de la Fuerza Aérea Siria. Se lanzaron vehículos remotamente tripulados (RPV) hacia las defensas Sirias, tentándolos, de este modo, a preneder sus radares para captar y rastrear los RPV antes de dispararles los SAM-6. Los RPV monitorearon las frecuencias en que operaban los radares y retransmitieron esta información inmediatamente a las bases israelíes, donde aviones de combate, armados con misiles anti-radiación SHRIKE y WOLF, y otras armas, esperaban para despegar en acción de ataque. Un avión E-2C de Alerta Aérea Temprana (AEW), de comando y control, se ubicó en la costa del Líbano desde donde pudo observar el movimiento de los aviones y escuchar las comunicaciones entre el control terrestre y los aviones sirios.

Los F-15 Israelíes proporcionaron cobertura a los aviones SKY-HAWK y F-4 que llevaron adelante el ataque a los SAM-6, destruyendo totalmente sus 19 emplazamientos. A medida que los aviones interceptores sirios MIG-21 y MIG-23 despegaban para combatir a los israelíes, sus controles GCI eran exitosamente interferidos. Los F-15 atacaron y derribaron 49 aviones sirios sin sufrir bajas. En sucesivos días destruyeron otros 36 aviones, con solo 1 pérdida. Nosotros, en la RAF, no estamos capacitados para esto.

Muchos de los sistemas de armamento en nuestro inventario y en el de mucho países de la NATO están desactualizados.

La anulación de las defensas es uno de los aspectos más importantes en el rol del poderío aéreo. Gran Bretaña debe adquirir modernas armas de supresión de las defensas y armar nuestros aviones de ataque con armas "a distancia" para ser utilizadas contra objetivos fuertemente defendidos. Además, deben tener la posibilidad de aplicar contramedidas electrónicas a los radares enemigos dondequiera que se empleen. En las Falklands no pudimos sostener el nivel de desgaste sufrido por nuestros aviones HARRIER en las misiones de ataque a tierra. Las defensas argentinas eran primitivas, comparadas con aquellas desplegadas por la Unión Soviética, especialmente los sistemas SAM, ampliamente utilizados en la defensa de aeropuertos, columnas armadas en movimiento y fuerzas de 2º escalón.

DEFENSA AEREA DE LAS BASES DEL REINO UNIDO

La base Reino Unido o Región de Defensa Aérea de la NATO, está inadecuadamente defendida, no obstante, la intención de reforzarla mediante la adecuación de misiles aire/aire SIDEWINDER a los aviones de entrenamiento HAWK y reedesplazando los SAM BLOODHOUND de 20 años de antigüedad de Alemania al Este de Anglia. La propuesta lanzada el año pasado, de crear un escuadrón de LIGHNING adicional con aviones en almacenamiento, fue rechazada. La Unión Soviética produjo cuatro nuevos aviones que pronto serán operacionalmente desplegados y se sumarán a los SU-24, TU-26, BACKFIRE, MIG-27 y MIG-25 ya desplegados.

Las nuevas aeronaves son: el SU-27 equipado con radar "visto-derribado" (look-down, shoot-down) y nuevos misiles aire/aire que le da una performance que se estima equivalente a los F-15 de EE.UU. El MIG-29, es

un MIG-25 perfeccionado, equivalente al F-18 estadounidense, provisto de un radar TRACK WHILE SCAN (rastrea mientras busca) con un alcance de búsqueda de 60 mn (111,12 km) y un alcance de rastreo de 45 mn (83,34 Km). Estará armado con misiles AA-9. El avión de ataque y bombardeo SU-25 está participando ya de escuadrones operativos y es la versión Soviética del FAIR CHILD A-10 armado con cañones tipo GATLING anti-blindaje y es capaz de transportar 10.000 Lb (4850 kg) de armamento. El cuarto de los nuevos aviones a emerger de la industria aeronáutica Soviética se llama RAM-P, recientemente fotografiado en el establecimiento de pruebas de RAMENSKOYE, es un turbobombardero cuatrimotor con alas de geometría variable, no muy distinto del B-1 de los EE.UU. Se espera que tenga un alcance, sin reabastecer, de 4000 mn (7408 km) y una carga útil de 36000Lb (16200 kg) siendo capaz de alcanzar MACH 2.

Gran Bretaña ante el poderío aéreo Soviético, tanto frontal como de largo alcance, necesita un sistema de defensa aérea mucho más efectivo. Todo el sistema de defensa terrestre se está remodelando (UKADGE) y cuando se complete, en 1984, proveerá un moderno sistema compatible con el NADGE el NIMROD MK-3 AEW y el E-3A AEW de la NATO para cubrir vastamente, Europa y los mares que la rodean.

El TORNADO ADV o F-2, será el interceptor de norma en el Grupo 11. Estará equipado con radar interceptor aéreo FOXHUNTER, misiles aire/aire SKYFLASH y AIM-9L SIDEWINDER junto con un cañón MAUSER de 27 mm, pero esto no estará disponible hasta por lo menos 1984. Asimismo debemos procurar un radar de "rastrea mientras busca" de mayor alcance y un misil con la capacidad del PHOENIX estadounidense. El avanzado misil aire/aire de mediano alcance (AMRAM) producido en los EE.UU. por la HUGHES Co. ha concertado el interés y estará disponible cuando el F-2 entre en servicio operativo. También puede ser adaptado al F-4 PHANTOM, del cual se retendrán 2 escuadrones cuando el F-2 entre en servicio y sean radiados los LIGHNINGS. Pero aún con los F-2 y un nuevo ADGE, no habrá suficiente capacidad para defender estas islas desde el norte de las ORKNEYS hasta el Canal.

Todos los campos aéreos del Reino Unido, Británicos y Americanos, deberían tener defensas RAPIER BLIND FIRE o mejores, SAM y facilidades similares a aquellas existentes en Alemania, reforzadas y capaces de operar bajo condiciones de guerra convencional, química o nuclear. Serán objetivos fundamentales de un ataque soviético en las etapas iniciales de una guerra en Europa. Bien podría ser que, después de una embestida inicial, tanto con armas nucleares como convencionales, solo los HARRIER dispersados de sus bases operativas sobrevivan para brindar apoyo a las fuerzas terrestres.

CAPACIDAD DE ATAQUE DE LOS AVIONES DE LA RAF

Las principales armas de ataque utilizadas por los BUCCANEER, JAGUAR y HARRIER, son las bombas de hierro, bombas de fragmentación BL-755 cohetes y cañones. Los misiles aire/aire SIDEWINDER para defensa propia pueden equipar a la mayoría de los aviones, independientemente de la misión en que se comprometan. Los aviones en alerta y en disposición (QRA) están armados con armas nucleares y por lo tanto no están disponibles para un uso inmediato en un rol convencional, esta misión, en un futuro deberá asignarse a los misiles de crucero y PERSHING-2. Los JAGUAR y BUCCANEERS están asignados a misiones de interdicción, incluyendo aeródromos, fuerzas de 2º escalón y cualquier objetivo prioritario junto con

aviones de fuerzas aéreas aliadas. Con los sistemas de armas corrientemente disponibles, los aviones de ataque de la RAF, deben sobrevolar sus objetivos al atacar. Aún volando a 100 pies (30,48 m) serán altamente vulnerables al fuego terrestre intenso y preciso, por lo que el desgaste suele ser muy alto.

Nosotros no tenemos ECM ni capacidad de suprimir defensas, ni armas "penetra pistas" similares al MATRA DURANDAL, arma corrientemente adaptada al F-111 estadounidense. El TORNADO posee un sorpredente arsenal de armas convencionales, incluyendo misiles, cohetes, bombas, cañones, misiles aire/aire y bombas incendiarias. El bombardeo con bombas de 1000 Lb (485 - kg) bombas de fragmentación, cohetes y la sub-munición antiaeródromo JP-233 implica sobrevolar el objetivo y cruzar por la mira de fuertes defensas. Muchos de los objetivos en el Rol de Ataque Represivo serían mejor abatidos por medio de armas controladas a distancia como el MAVERICK a TV o IR.

En el futuro surgirán nuevas armas anti-blindaje, anti-aeropuerto y 2º escalón, lo que incrementa el poder de fuego de las fuerzas de la NATO incluyendo a las Británicas. Ellos emplean de Guiado IR y banda de ondas milimétricas y armas "a distancia" o "dispare y olvide" de las que los sistemas WASP y SKEET son ejemplo.

El misil anti-blindaje WASP (avispa), producido por la compañía HUGHES es la primer arma que actúa mediante un buscador de onda milimétrica que localiza y rastrea objetivos militares sin ayuda externa. Cuando el misil es lanzado desde un avión, se dirige al área general de avance o a los blindados estacionarios. Se libera un enjambre de mini submuniciones que se dirigen a atacar cada tanque. El avión que lo lanzó no necesita ver ni sobrevolar el objetivo. Cada submunición ataca un blanco por separado.

El SKEET opera de otro modo, un misil conteniendo submunición es liberado desde un avión y desciende por medio de un paracaídas, aterriza sobre estacas, eleva un sensor acústico y escucha a los tanques que se aproximan. Cuando detecta los tanques, liberan a las submuniciones que, por medio de sensores infra rojos, detectan a los tanques y los atacan.

SUPRESORES DE DEFENSAS

Gran Bretaña no posee capacidad supresora de defensas, similar a la de Israel al destruir a las defensas Sirias, en su flota, ni para operaciones en el continente Europeo contra las defensas soviéticas y de las naciones del Pacto de Varsovia. El Ministro de Defensa está estudiando algunas propuestas para misiles anti-radiación de alta velocidad, pero ningún país de la NATO tiene, en este campo la capacidad de los EE.UU.

Los escuadrones de F-4G WILD WEASEL de la USAF están actualizando e incrementando su equipamiento y armamento para poder cubrir la tarea de suprimir las defensas enemigas alrededor de los objetivos atacados por los bombarderos. Los EE.UU. ya poseen misiles anti-radiación SHRIKE, ARM y HARM, desplegado en el avión F-4G WILD WEASEL además de otras armas convencionales como bombas de hierro, de fragmentación y misiles aire/aire SIDEWINDER y SPARROW inclusive.

Los Israelíes afirman que su misil anti-radiación WOLF es mejor que cualquier otro producido hasta ahora y aparentemente lo sotienen con

los resultados obtenidos contra las defensas Sirias. Gran Bretaña necesita urgentemente una capacidad supresora de defensas si pretende acometer contra objetivos Soviéticos altamente defendidos. El rol de los aviones supresores de defensas es el de acompañar a los bombarderos, encontrar los emplazamientos de radares o de misiles controlados por radar del enemigo y destruirlos. Para detectar las emisiones de radar del enemigo y comunicar las frecuencias en que operan se pueden utilizar vehículos piloteados a remoto (RPV) y defender a los aviones supresores.

La RAF carece de capacidad de medidas electrónicas (ECM) en la mayoría de sus aviones. El único ECM es el AN/ALQ 101 de la WESTINGHOUSE que equipan a los BUCCANEERS y algunos de los JAGUARS. Los HARRIERS no poseen ECM. El TORNADO tendrá una barquilla ECM MARCONI SKYSHADOW, contenedores de cintas para interferir radares y bengalas señuelo para sensores infra-rojos pero no será acompañado por aviones supresores de defensas cuando penetren en territorio Soviético.

Hay muchas áreas en las que se necesitan nuevas armas, y en algunos casos, están disponibles en la actualidad. Las armas mas avanzadas están en etapa de ensayo y deberán ser adaptadas a los aviones de la RAF y los SEA HARRIERS cuando estén disponibles. No existe una manera económica de conseguir los sistemas de armas necesarios para enfrentar el poderío de las Fuerzas Armadas Soviéticas en Europa. Debemos rechazar la idea de un avión liviano, a hélice, barato y de una sola plaza como antiblindados, una idea acariciada por los pilotos de HURRICANE de la II Guerra Mundial que hace tiempo está desactualizada respecto de las armas y las tácticas para su utilización. Tampoco es posible equiparar hombres con primitivas armas antitanques manuales y pretender que detengan el avance de miles de tanques soviéticos en el Este de Europa. Las armas necesarias para defender Europa son y seguirán siendo caras, pero sin ellas, no hay esperanza de detener una incursión soviética, aún si solo se utilizaran armas convencionales.

Con el despliegue de misiles balísticos de crucero y PERSHING 2 el desequilibrio en el teatro nuclear se verá reducido grandemente, pero no será eliminado totalmente. La NATO se encuentra en inferioridad de condiciones ante una eventual guerra convencional, química, y Gran Bretaña debe estar preparada para modernizar sus Fuerzas Armadas, a un costo considerable durante la próxima década.

CONCLUSIONES

La única manera que tiene Gran Bretaña de proveer a sus Fuerzas Armadas el armamento moderno que necesitan, es incrementando el Presupuesto para la Defensa, algo así como el 7% del Producto Bruto Nacional (GNP) o conseguir el dinero cambiando una controvertida decisión que no se justifica en ningún campo, tanto estratégico, como económico o político. Este es, por supuesto, el sistema de misiles balísticos TRIDENT, el que, aún antes de entrar en marcha se vió alarmantemente aumentado. Existen alternativas, pero, por razones bien conocidas por sí mismas el Gobierno actual y sus Consejeros parecen determinados a adquirir un sistema que, hasta ellos admiten, es más de lo necesario para nuestros propósitos.

Dejando de lado nuestro triunfo en las FALKLANDS, debemos reconocer que, mientras nosotros peleábamos una guerra de ayer, los Israelíes peleaban la del mañana.

EL PODER AEREO DE LOS V/STOL EN LOS "CUARENTA BRAMADORES"

75 DIAS EN EL ATLANTICO SUR

por: JOHN FOZARD, OBE

Divisional Marketing Director, British Aerospace

"OPERATION CORPORATE", es el nombre dado a la actividad militar desplegada para la recuperación de las British Falklands Islands y las South Georgia en el Atlántico Sur. Estos escritos reveen la contribución del poderío aéreo de ala fija en las operaciones de Abril a Julio de 1982. Se basa particularmente en los caza tácticos de ataque HARRIER y SEA HARRIER, que fueron los únicos aviones de combate capaces de ser desplegados a Latitud 52º Sur.

La British Aerospace, Aircraft Group, solo tuvo una visión parcial de los eventos de la campaña de las Falklands, su personal no tomó parte directa, ni estuvo presente en las operaciones fuera del Reino Unido. Aún ahora se requiere discreción en algunos aspectos de "Operation Corporate", la información que aparece en este libro, de todos modos, se deriva del Ministerio de Defensa, sin duda cambiarán algunos datos de la presente. La British Aerospace-Aircraft Group espera que un número de detalles sean aclarados como resultado de este análisis restropectivo, pero, de todos modos, es improbable que se altere notablemente el presente panorama.

Fué la geografía del Teatro de Operaciones, lo que determinó la naturaleza y conducta de la "Operation Corporate".

El único campo de aterrizaje seguro para los aviones de combate, de apoyo y transporte aéreo militar, fue el campo WIDEAWAKE en la Isla Ascensión, localizada en medio del Océano Atlántico. Aproximadamente a mitad de camino entre el Reino Unido y las Falklands.

Por lo tanto, el apoyo táctico de las fuerzas de mar y tierra sólo podía ejercerse operando desde naves o mediante reabastecimiento en vuelo

Ambas realidades ineludibles fueron cruciales para la conducta en la "Operation Corporate" y su resultado.

La British Aerospace Aircraft Group jugó un papel de relevancia en el esfuerzo industrial para sostener las operaciones de "ala fija" maximizando su contribución al éxito de la campaña Falklands.

La British Aerospace, Dynamics Group, principal contratista para muchos de los sistemas de misiles utilizados por los Servicios del Reino Unido en la operación "Corporate" contribuyó con un esfuerzo igualmente importante en las áreas de armamento.

El SEA HARRIER FRS Mk 1 entró en servicio en la Marina Real en

1979. Derivado del primitivo HARRIER GR 3 de la RAF, está guiado con un radar monopulso multi-modo FERRANTI BLUE FOX y un nuevo sistema de puntería y navegación de tecnología aeronáutica digital.

Para Abril de 1982, la RN había volado sus SEA HARRIERS V/STOL, por casi tres años, en tres escuadrones. El Nº 899 constituía la Jefatura y unidad de entrenamiento, siendo los escuadrones Nº 800 y 801, las unidades operativas.

Una cuarta unidad SEA HARRIER, el escuadrón 809, se formó y entrenó durante la crisis de las Falklands, y para agosto de 1982, estaba en servicio embarcada en el HMS INVINCIBLE, transportando el Escuadrón 801, comienze su regreso al Reino Unido después de 4 meses de contínuas operaciones en el mar.

Una importante contribución de la RAF a la campaña de las Falklands fue el despliegue de los cazas tácticos de ataque HARRIER GR 3 a la zona de combate.

Normalmente la fuerza HARRIER de la RAF, con base en el Reino Unido y en RAF (Alemania), está comisionada principalmente al apoyo de las fuerzas terrestres en el área de la NATO.En este rol, la RAF opera los HARRIER V/STOL en el campo, fuera de los confines de sus principales bases fijas y vulnerables, cubriendo un área que se extiende desde el norte de Noruega, a través del frente central de la NATO, hasta el Este del Mediterráneo.

Los pilotos de los HARRIER GR 3 de la RAF se especializan y están altamente entrenados en ataques terrestres, apoyo aéreo cercano y tareas de reconocimiento y operando en estos roles, mayormente a alta velocidad y baja altura han perfeccionado en alto grado su pericia militar en el ejercicio del poderío aéreo táctico desde lugares dispersos y rudimentarias bases encubiertas en el terreno natural de sus teatros.

Durante los últimos 6 años, la RAF ha mantenido un destacamento de hasta 6 HARRIERS en BELICE, un país independiente del COMMONWEALTH, sujeto a amenazas territoriales por una nación Centroamericana vecina, mucho mayor. Los HARRIERS han operado en tareas de defensa, protección y policiales desde la única pista de 6000 pies (2000 mts) y una cantidad de pequeños claros en la jungla e isla de coral, en apoyo de los compromisos de defensa del Reino Unido. Las condiciones son rigurosas: polvo, arenilla de coral, altas temperaturas y altitud, salinidad, humedad. La fuerza HARRIER de la RAF en Belice realiza, de todos modos, su tarea con éxito.

Los pilotos de HARRIER de la RAF, junto con sus tripulaciones de tierra y sus cazas de ataque GR 3 llegaron, en estos antecedentes a la operación "CORPORATE". Por la naturaleza de las tareas de apoyo cercano y ataque a tierra desde bases en tierra, los pilotos no estaban normalmente calificados para vuelo nocturno. Esta especialización, de todos modos, probó no ser impedimento cuando los pilotos V/STOL de la RAF adaptaron sus técnicas para operar desde el mar.

El HMS INVINCIBLE entró en servicio activo en 1980. Tiene una cubierta de vuelo de 550 pies, que termina en una rampa en arco tipo " salto de sky" de 7º. Normalmente operando en tiempos de paz, lleva una dotación de 5 SEA HARRIERS FRS Mk 1 y 10 SEA KING destinados al rol de ASW (guerra anti submarino).

No posee catapultas ni aparejos de aprehensión, por lo que se restringe el uso de la cubierta de las manos de la clase INVINCIBLE a aquellas aeronaves con capacidad V/STOL, STOVL o VOTOL (despegue y aterrizaje vertical solamente).

El HMS HERMES operó desde 1960 hasta principios de la década del 70 como un transporte convencional de aviones navales. Es más grande que el HMS INVINCIBLE, desplaza unas 25.000 a 27.000 toneladas, y fue puesto en servicio activo, en su presente configuración, en 1981.

El HMS HERMES posee una cubierta de vuelo de 750 pies (220 m) de largo terminada en una rampa de lanzamiento tipo Trampolín de Ski con un ángulo de 12º. Como los navíos de la clase INVINCIBLE, el HERMES, en tiempo de paz, transporta un grupo aéreo que comprende a 5 SEA HARRIERS FRS Mk 1 y 10 helicópteros SEA KING.

Siendo una nave más grande que el INVINCIBLE, posee una amplia capacidad de almacenaje y espacio de hangar, y es por eso que fuera elegido como base, en el Atlántico Sur, desde el cual operó la fuerza HARRIER GR 3 de la RAF. Durante el conflicto de las Falklands, desde el HERMES operó un grupo aéreo que incluía una dotación máxima de más de 20 aviones HARRIER (FRS 1 y GR 3) además de 15 helicópteros).

Otra importante contribución de la RAF a la campaña de las Falklands fue a través del uso de los aviones para vigilancia marítima NIMROD de largo alcance. Los NIMROD llevaron a cabo más de 130 misiones de apoyo a la Fuerza de Tareas desde la pista de WIDEAWAKE en la Isla Ascensión. La más larga de estas misiones permaneció 19 horas en el aire.

La División Manchester de la British Aerospace Aircraft Group contribuyó con un logro remarcable, durante la primera mitad de la crisis de las Falklands, al diseñar, probar, manufacturar y colocar las mangas o tubos de reabastecimiento aéreo en la fuerza de aviones NIMROD al servicio de la RAF. Este esfuerzo del aporte industrial permitió que el primer NIMROD modificado realizara una misión sobre las islas Falklands a los 24 días de dar la instrucción de proceder con ésta instalación.

Durante la crisis de las Falklands, algunos aviones de la fuerza NIMROD fueron equipados con misiles infra rojos SIDEWINDER para defensa propia, y algunos también llevaban una versión, lanzada desde el aire de los HARPOON.

La fuerza de tanques VICTOR, el soporte de la capacidad de reabastecimiento aéreo de la RAF, volando principalmente desde el campo Wideawake en la isla Ascensión, condujeron unas 1.500 misiones tanques en transcurso de la crisis de las Falklands.

Los bombarderos VULCAN de la RAF operaban, en epoyo de la campaña Falklands, principalmente mediante bomberdeos nocturnos desde el aeropuerto Widwawake en la Isla Ascensión. Cada misión requirió de hasta 14 misiones tanque de apoyo, dada la extensa distancia que media entre la base y la zona de operaciones.

La fotografía muestra una versión modificada del VULCAN que llegó tarde a ser operacionalmente efectiva durante la campaña Falklands. Estas modificaciones le dan una capacidad de tanque para reabastecimiento aéreo, lo que incrementaría la capacidad total de la fuerza de tanques de la RAF.

A principios de abril se movilizó la Fuerza de Tareas. El HMS HERMES, que se muestra aquí a lo largo del muelle en el puerto de PORTSMOUTH, embarcó 12 SEA HARRIERS FRS Mk 1 y 15 helicópteros. Todos los SEA HARRIER fueron destacados al escuadrón 800, Brazo Aéreo de la Flota, que se movilizó en el período de un día, aumentando su dotación de 5 a 12 aeronaves, y sus tripulaciones de servicio de unos 100 a 160 efectivos. El viernes 3 de abril a las 16 hs., ya se encontraba embarcado, a bordo del HMS HERMES, todo el escuadrón incrementado, y los aviones aterrizaban verticalmente sobre la atestada cubierta de la nave estacionada.

En cuanto la Fuerza de Tareas salió del "English Chanel", las naves comenzaron las maniobras y ejercicios. El HMS HERMES, junto al HMS INVINCIBLE, comenzaron el adiestramiento de su grupo aéreo, algunos de sus pilotos tenían una experiencia, en aviones HARRIER y SEA HARRIER, de apenas 15 horas de vuelo al ser embarcados. Los SEA HARRIER siempre operaron de a pares.

Al abandonar la Isla Ascensión, más tarde en abril, el HERMES y los demás barcos de la Fuerza de Tareas se cerraron en pie de guerra, un procedimiento que solo permite al personal operar bajo la línea de flotación. Esta postura se mantuvo hasta que el HMS HERMES pasó nuevamente la Isla Ascensión con rumbo al Norte, en julio, en su viaje de regreso al Reino Unido.

Esta, muestra a dos SEA HARRIER sobrevolando el muelle del puerto antes de recuperar la cubierta por medio de un aterrizaje vertical. Siempre se pudo cumplimentar el aterrizaje vertical aunque se regresara a la nave con escaso combustible y aún con el armamento completo. El combustible necesario para desacelerar, sobrevolar y luego aterrizar verticalmente, es escazamente de unos pocos cientos de libras. La mayor parte del tiempo que el barco estuvo en el mar, no se dispuso de diversiones costeras. Ningún HARRIER se perdió por fallas mecánicas o daños de batalla en el sistema de vuelo V/STOL.

Cualquier claro de unos 60 pies (20 m) de diámetro en la atestada cubierta del HERMES y el INVINCIBLE servía para un aterrizaje vertical. El barco no viraba hacia el viento para las recuperaciones por VL, los HARRIER se arrimaban a todo momento desde todas direcciones con respecto a la proa del buque, desde popa, por sobre la rampa, de babor o por la banda de estribor.

Este SEA HARRIER fue fotografiado, más tarde en campaña, posándose con carga aimétrica sobre la cubierta del HERMES. Un SIDEWINDER había sido disparado (la salida se realiza siempre simétricamente cargado), el consecuente desequilibrio lateral se encontraba bien dentro de las capacidades del sistema de control de reacción del SEA HARRIER.

En esta foto, al frente de la plataforma del HMS HERMES, muchas de las armas y municiones provistas para los SEA HARRIERS y HARRIER GR 3 durante las operaciones en las Falklands.

Delante de todo podemos ver las bombas de 1000 lb (450 kg) con espoleta a "golpe de aire", sucesivamente hacia arriba podemos ver bombas a racimo BL 755, los misiles guiados a infra rojo AIM 9 L SIDEWINDER y, bajo cubiertas, porta-cohetes de 2". Estos depósitos se acarrean en las unidades estandarizadas por la NATO de 14" con eyector liberador central doble gancho en cada una de las cinco estaciones para armas del HARRIER.

Están siendo realizados trabajos de mantenimiento a los SEA HARRI

ER estacionados en la pista. Tanto el HERMES como el INVINCIBLE mantuvieron, durante toda la campaña, sus cubiertas de vuelo como estacionamiento de aeronaves. No obstante el clima hostil al que se invitaba, no se presentaron problemas de mantenimiento inusuales ni notables defectos inducidos por la corrosión, al compararlos con las operaciones de rutina en tiempo de paz, cuando el mantenimiento interno del avión se realiza normalmente bajo cubierta, en el hangar.

La mayor parte del tiempo que la Fuerza de Tareas permaneció en el Atlántico Sur, el clima fué casi un segundo adversario. No fué sin una buena razón, que en el apogeo de los barcos a vela, a ésta parte sur del océano se la conocía como de los "Cuarenta Bramadores".

Las cubiertas de vuelo de los carriers se movían verticalmente, a veces hasta 30 pies y el clima producía un techo nuboso normal de 200 pies (60 m) y a veces, de 100 pies durante las operaciones aéreas. La visibilidad fué típicamente de 1/2 mn (1 km) y a veces menos. En una notable ocasión un HARRIER se posó sobre la cubierta del HERMES con una visibilidad horizontal de 50 m. El difundido truco de los carriers de arrojar Bengalas en la estela del barco fué utilizada en esta ocasión, pero fue la facilidad de los SEA HARRIERS para acercarse al barco por medio de su ayuda de aproximación interna y radar BLUE FOX, a parte de su velocidad de aproximación de pocas décimas de nudo lo que les proveía seguridad y éxito en los aterrizajes con mal tiempo.

Ningún avión naval convencional podría haber operado con adecuada seguridad en semejantes condiciones, reafirmando de este modo la creencia de que, el mayor aporte militar de los aviones V/STOL y STOVL es en la fase VL de la operación. En los HARRIER esta fase se realiza con mayor seguridad, más fácil y con mayor flexibilidad que en cualquier otra aeronave de combate.

El grupo aéreo de ala fija del HMS HERMES, formado por más de 20 aviones HARRIER, era mantenido por unos 140 marineros de mantenimiento de la RN, auxiliados por 20 suboficiales de la RAF. Este complemento de ingeniería se organizó en dos guardias que trabajaron en ciclos de 8 hs. de trabajo y 8 hs. de descanso durante semanas. Los hombres involucrados trabajaban el equivalente de 85 hs.semanales, la mayor parte del tiempo con un clima espantoso y el barco cerrado en pie de guerra, con marineros durmiendo en los pasillos y salas de máquinas.

Con el personal de servicio trabajando en estas desalentadoras y agotadoras circunstancias, el escuadrón Nº 800, siempre dispuesto de, por lo menos, 12 de los 14 aviones de dotación cada mañana y los mantenían eficientes todo el día operativo.

Aparte del mantenimiento de rutina, revisiones totales, reabastecimiento y actividades de rearmado y rectificación de defectos, hubo muchas ocasiones en que se debieron reparar HARRIERS con daños consecuentes de combates. La mayoría de estos aviones se repararon durante la noche y estaban disponibles en la cubierta de vuelo la mañana siguiente.

Después del "cese el fuego", cuando se pudo inspeccionar a las Falklands, se descubrió una impresionante cantidad de material de guerra. Había muchos cañones antiaéreos de calibres tales como 20, 35 y 40 mm, algunos servo-dirigidos y asistidos a radar. Fue evidente que, antes de que el Reino Unido estableciera la zona de exclusión alrededor de las Falklands, la provisión logística de las fuerzas de defensa argentinas fué bastante profusa. La mayoría de las reservas y emplazamientos se encontra

ron en derredor del área de Puerto Stanley, lo que permite deducir una falta de capacidad para reabastecer o distribuir el material a través de las islas.

Surgió que la mayor y quizás más intimidatoria amenaza para los HARRIERS GR 3 de la RAF que operaban en apoyo aéreo a bajo nivel, fueron los disparos de armas pequeñas por parte de las defensas de tierra.

Con varios miles de efectivos del Ejército en la isla, concentrados en las últimas etapas, después del desembarco en San Carlos, en una estrecha área alrededor de Puerto Stanley, una mal dirigida, pero peligrosa, barrera de fuego de cientos de armas manuales automáticas fueron colocadas alrededor de cada objetivo al que los HARRIERS fueron dirigidos.

Había también un número de baterías de misiles en las Falklands, la mayoría de los cuales parecía estar concentrada en el área de Puerto Stanley, cerca del Aeropuerto.

Esta fotografía muestra unos misiles superficie/aire TIGERCAT, provistos por el Reino Unido, pero también había un número de sistemas RO LAND SAM, provistos por Francia, así como misiles infra-rojos potátiles manuales como el BLOWPIPE del Reino Unido y los SAM 7 rusos. También se ven los misiles EXOCET con base terrestre.

La mayoría de estas armas pequeñas, cañones y misiles se localizó en las Falklands del Este, con la mayor concentración en el área de Puerto Stanley y su aeropuerto.

Estas defensas se trataban con el debido respeto al planear las operaciones aéreas y misiones sobre las Falklands del Este y, particularmente, aquellas dirigidas a los alrededores de Puerto Stanley frecuentemente resultaban en un desagradable recibimiento con el consecuente riesgo para los HARRIERS, a pesar del uso de tácticas y técnicas para minimizar la exposición.

La fotografía muestra las consecuencias del impacto de un proyectil de 20 mm en la aleta de un SEA HARRIER y los preparativos para un simple parche reparador. Prácticamente todos los HARRIERS GR 3 de la RAF fueron dañados como resultado de la exposición al fuego terrestre al operar en su especialidad, apoyo a baja altura de los efectivos terrestres del Reino Unido. Se pudo observar que la mayoría de los daños ocasionados fueron consecuencia de los ataques de múltiples pasadas de ataque.

Un avión HARRIER sobrevivió a un impacto directo en la sección trasera del sistema control de los ductos del reactor, pero aterrizó a salvo a bordo del HMS HERMES sin que el piloto note cualquier defecto en las cualidades de vuelo tanto en la aproximación como en el aterrizaje vertical, sin más daños que la pintura chamuscada en el fuselaje en las últimas etapas del VL como consecuencia de las pérdidas de aire caliente de los ductos.

Otro avión fue alcanzado en un importante cable eléctrico en el cono de la nariz, delante de la cabina, y este incidente particular demandó tres días de reparación. Por lo general, los HARRIERS dañados durante el ataque a áreas defendidas, se reparaban durante la noche, después que retornaban al barco, y estaban listos sobre cubierta en la mañana siguiente

Esta foto muestra una típica reparación de daños, ocasionados por armas pequeñas al tanque descartable de fibra de vidrio, por medio de

un simple parche atornillable.

En el transcurso de un particularmente agitado ataque a un blanco terrestre, un HARRIER GR 3 de la RAF, sufrió múltiples impactos, que lo condujeron a una rápida pérdida de combustible. No se presentó fuego, pero, en su ruta de vuelta a la nave, simplemente se quedó sin combustible, con pérdida de uno de los circuitos hidráulicos, pero volando en condiciones de servicio. Después de que se le parara el motor a 25.000 pies, el piloto se eyectó a 10.000 pies. A los pocos minutos de entrar en el agua, fue recogido por un helicóptero SEA KING y regresado a bordo del HERMES. El piloto salió ileso de su eyección y su inmersión en el mar y se le dió el resto del día libre como consuelo por su infortunio.

La fuerza inicial desplegada con la Fuerza de Tareas comprendía 20 SEA HARRIERS, 12 en el escuadrón Nº 800 a bordo del HMS HERMES y 8 aviones en el escuadrón Nº 801 embarcado en el HMS INVINCIBLE.

En mayo, alcanzó a la Fuerza de Tareas el primer grupo de refuerzo que consistía de 8 SEA HARRIERS y 6 HARRIER GR 3 de la RAF. Estos aviones volaron hasta isla Ascensión, desde el Reino Unido, usando reabastecimiento en vuelo. Luego, fueron embarcados en el portacontenedores de la Marina Mercante modificado ATLANTIC CONVEYOR, que se encontraba anclado fuera de puerto, mediante un corto salto VTO/VL. El barco navegó rumbo al sur para encontrarse con los portaviones en los 52º de latitud sur, donde los HARRIERS fueron transbordados, mediante otro corto salto VTO/VL, de la cubierta del ATLANTIC CONVEYOR a las cubiertas del INVINCIBLE y el HERMES.

Más adentrada la campaña, fué enviada al sur usando la misma ruta una segunda ola de refuerzo consistente en cuatro GR 3 adicionales, utilizando un segundo portacontenedores modificado, el CONTENDER BEZANT. Los HARRIER en esta nave transbordaron, mediante un corto salto VTO/VL, directamente de la cubierta de la nave a la base para ese tiempo establecida en SAN CARLOS.

A pesar de que a los pilotos de GR 3 de la RAF se les dió alguna experiencia, anterior a su asignación al sur, en la rampa "salto de ski" en la base de SEA HARRIER de la RN en YEOVILTON, SOMERSET, la primera vez que realizaron un despegue desde un barco fué su VTO desde el CONVEYOR o el BEZANT, y su primer VL en una cubierta "viva" fué el arribo desde el ferry a los portaviones en 52º Latitud Sur. No se experimentaron problemas de pilotaje.

Los últimos vuelos de refuerzo fueron hechos por HARRIERS GR 3 en dos tandas de dos pares cada una, larga travesía desde el Reino Unido hasta los portaviones en el Atlántico Sur, con una escala intermedia en la Isla Ascensión. Los aviones tanque VICTOR de la RAF jugaron un papel importante en todas éstas misiones de refuerzo de los SEA HARRIER y HARRIER GR 3.

Esta foto muestra al portacontenedores ATLANTIC CONVEYOR de la CUNARD, después de convertirlo en transporte de aeronaves. No había tiempo suficiente para dotarlo de toda la capacidad para operar con HARRIER, incluyendo la pista con rampa "Salto de Ski".

Como puede verse, las aeronaves, HARRIERS y helicópteros, permanecían estacionados en la cubierta principal, protegidos del agua por una pared de contenedores a cada lado de la cubierta. No tenían techo.

Las aeronaves aterrizaban verticalmente sobre la plataforma VTOL arreglada en la cubierta de proa justo detrás de la pantalla rompeolas y

del corto mastil de proa. Luego se las aseguraba entre las paredes de contenedores, después de una adecuada protección anticlimática y de amarrar los covertores en su lugar alrededor de cada aeroplano.

En ruta al sur, un SEA HARRIER se mantenía permanentemente en alerta sobre la plataforma VTOL anticipando cualquier contacto aéreo Argentino. Como el ATLANTIC CONVEYOR no estaba configurado ni equipado para una correcta operación con los HARRIERS, no se realizaron vuelos hasta que llegó la hora de transferir las aeronaves, mediante un corto salto VTO/VL a las cubiertas de los portaviones.

Además de los pilotos de los HARRIER, solo se embarcaron en el CONVEYOR, unos 10 ingenieros de mantenimiento de la RN y la RAF para los HARRIER.

Esta fotografía muestra a los primeros HARRIERS GR 3 de la RAF de refuerzo aterrizando verticalmente sobre la cubierta del HMS HERMES, en el Atlántico Sur, concluyendo su salto VTO/VL desde el CONVEYOR después de viajar 8.000 millas desde el Reino Unido.

Es notable el no haber encontrado absolutamente ningún problema en convertir a los pilotos HARRIER de la RAF, solo calificados y con experiencia en operaciones con base en tierra, para operar desde las cubiertas de los portaviones.

Después de que los pilotos de la RAF fueran embarcados en el HERMES se les proporcionaron dos cortas misiones de familiarización en sus GR 3, despegando desde la rampa de ski de la proa y recuperando por medio de un VL, antes de que se los considerara calificados para operar desde cubierta y fueran declarados operacionalmente listos.

Este HARRIER GR 3 fué el último avión de la RAF que arribara al HERMES de los cuatro que realizaron la travesía en sus propias alas desde el Reino Unido, vía Isla Ascensión hasta el Atlántico Sur.

Un avión de estos pares de refuerzo, llegó a bordo justo en un alerta de ataque aéreo con el barco en situación de combate. No son estas las circunstancias más tranquilizadoras para que un calificado piloto terrestre de la RAF aterrice por primera vez sobre la cubierta de un barco en alta mar.

La trompa para reabastecimineto en vuelo, visible en esta fotografía, puede ser retirada por dos hombres en menos de 30 minutos y así, el avión queda listo para su reabastecimiento y rearmamento operacional.

Los HARRIERS GR 3 de la RAF operaron bajo el comando y control del Almirante WOODWARD, Comandante de la Fuerza de Tareas, hasta que las fuerzas terrestres del Reino Unido hicieron tierra en las Falklands. Esta fotografía nos muestra tres aviones HARRIER GR 3 alineados en la pista del HERMES, cargados con tres bombas de 1000 lb (450 kg) cada uno, listos para una misión de apoyo aéreo y ataque terrestre sobre las islas. Más adelante en la campaña, después de que nuestras fuerzas terrestres y la Base de Operaciones Avanzada se establecieron en la costa, la Fuerza HARRIER de la RAF pasó a ser comandada por el Comandante de las Fuerzas Terrestres, y por lo tanto, a emplear sus técnicas y habilidades en la misma manera a la que están acostumbrados en sus más corrientes operaciones de la NATO.

Contrariamente a las afirmaciones publicadas que aseguraban que los aviones de combate de la Fuerza Aérea Argentina estaban operando en el

límite de su radio de acción, desde sus bases en el continente, este mapa muestra que la situación no estaba tan inclinada a favor de las operaciones aéreas del Reino Unido.

A pesar de que los aviones de la FAA volaban unas 400 mm (750 km) para alcanzar sus objetivos, muchos tenían el combustible suficiente como para hacer varias pasadas, aún a objetivos navales al sur de Puerto Stanley. Como los carriers se encontraban al este de las Falklands, los SEA HARRIERS y GR 3, llegando a la zona de operaciones desde el este, se encontraban casi con las mismas desventajas.

El mapa nos muestra algunos de los principales objetivos de los HARRIERS de la RAF, principalmente pistas de aterrizaje: Stanley, Goose Green, Pebble Island, etc, el triŋgulo representa la zona de defensa misilística alrededor de Puerto San Carlos, después de establecerse la primera cabeza de playa Los símbolos nos muestran los puntos típicos donde las patrullas aéreas de combate de SEA HARRIER permanecían orbitando, usualmente a media altura.

Todos los informes provenientes de la zona de combate confirmaban la persistencia, dedicación y valentía de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina. En su pico de actividad, luego del desembarco en San Carlos, la FAA lanzaba diariamente de 80 a 100 misiones contra las Falklands desde sus bases en el continente.

Poco después de establecerse la cabeza de playa en San Carlos, los Ingenieros Reales construyeron una Base de Operaciones Avanzada (Forward Operating Base -FOB-) en la costa norte de las aguas de San Carlos. Consistente en un empalletado de MEXE de 850 pies (250 m) con lugar para estacionamiento y espera en un extremo. Estaba provisto de capacidad de reabastecimiento proveniente de tanques BILLOW normales (usados por la RAF en Alemania para los HARRIER dispersados) colocados "a flote" en la orilla del agua, amarrados y conectados a una bomba portatil en la costa. Los HARRIER y helicópteros se recargaban en esta FOB por no más de 8 hombres, conducidos por un sargento de vuelo La FOB llegó a tener hasta 8 o 9 HARRIER al mismo tiempo y a través de la campaña se realizaron más de 150 recargas.

Fue la práctica de los Harriers, volando desde los portaaviones bien al este de las islas, para estacionarse sobre la tierra en CAP (Sea Harriers) o áreas detrás de las líneas de nuestras fuerzas terrestres (GR 3) hasta que bajara su nivel de combustible. Si la aeronave se encontraba aún en servicio y no había descargado su armamento, haría un aterrizaje vertical en la FOB y recargaría combustible. Los Sea Harriers se lanzaban de nuevo a patrullar, y después volvían al barco a recargar combustible en una segunda vuelta o después de combate.

Los GR 3, en tierra en la FOB, esperaban por un requerimiento por parte de las fuerzas de tierra. Al recibirla, la pareja, planeaba la misión desde sus cabinas, arrancaban y se lanzaban, para llegar al objetivo con el apoyo requerido en 20 a 25 minutos. Luego, los GR 3, regresaban a la nave para reabastecerse plenamente de combustible y armas.

Este tipo de despliegue, reafirmaba una de las principales cualidades operacionales del V/STOL: su habilidad para proveer una respuesta rápida a un requerimiento de apoyo aéreo sin la pérdida de recursos en que se incurre en las típicas misiones de "volar orbitando a la espera" de los aviones convencionales.

En una ocasión cuando un helicóptero había dañado la cinta de empalletado metálico de la FOB, los Harriers aterrizaban verticalmente en la plataforma de popa de las naves de asalto de la RN FEARLESS e INTREPID, cercanos a la Bahía San Carlos. Esto demuestra la facilidad de los V/STOL de reabaste-

cerse en la plataforma de popa de las naves en la avanzada de una Fuerza de Tareas, el equivalente marítimo de una base adelantada en tierra.

Esta fotografía distingue los roles y misiones de los Sea Harrier y los Harrier GR 3. Todas estas misiones son aquellas para las que las aeronaves fueron concebidas desde un principio.

El detalle de las operaciones muestra que las aeronaves y sus tripulaciones de aire y de tierra fueron plenamente capaces de sostener intensas operaciones por un período de semanas, con un ritmo mayor al doble de lo normalmente usado en tiempos de paz. Los HARRIER GR3, los SEA HARRIER y por supuesto los HARRIER AV-8A de la US Marine Corps, han demostrado a través de los años su capacidad para operar intensamente en ejercicios. Pero nunca antes la familia HARRIER fue llamada a entregar un esfuerzo militar por tanto tiempo y ante condiciones naturales, tan hostiles y adversas. Fué notable la operabilidad de las aeronaves, especialmente teniendo en cuenta la rapidez con que se monto la operación y las 8.000 MN de la cadena de suministros.

Durante más de 1.000 misiones, en el escuadrón Nº 800, de más de 1 hora de duración en promedio, solo se presentaron dos casos de falla total del sistema (HUD) de instrumental. El m.t.b.f. del radar BLUE FOX del SEA HARRIER estuvo bastante más allá de las experiencias en operaciones en tiempo de paz con radares similares pero de generación mas temprana.

El lector deberá notar que los resultados asentados en ésta tabla son provisionales respecto a cifras y causas. La British Aerospace (revisiones normales y apreciaciones post-hostilidades), espera que, revisiones normales y apreciaciones post-hostilidades, alteren el detalle; de todas formas, es dificil que cambie significativamente el grueso de los totales.

La capacidad de los SEA HARRIER en el papel de caza defensivo está probado sin discución. Aunque varíen las cifras finales en los combates aire/aire de 27 o más de 31 aviones de la Fuerza Aérea Argentina destruidos, la relación de éxito sigue siendo de infinito a uno, ya que no se perdieron SEA HARRIERS en los combates aire/aire.

La mayoría de las bajas producidas por los SEA HARRIERS fueron contra aviones cazas a reacción de alta perfomance, volados con destreza y gran profecionalismo. La mayoría de los encuentros tuvieron lugar a baja altura, entre 50 y 500 pies (15 a 150 mts.) e implicaban maniobrar con un alto factor de carga a velocidades de 550 nudos (1.000 Km/h).

La mayoría de las bajas se ejecutaron con el SIDEWINDER AIM 9L que demostró un alto grado de efectividad, aproximadamente un 90%. Hubo, de todas maneras un número de bajas producidas por cañoneo, y de estas, no todas fueron logradas contra el objetivo más grande y lento.

Tan renonbrada fué la reputación de los cazas V/STOL de la RN en las Falklands, que los SEA HARRIERS pintados de gris oscuro del escuadrón Nº 801 del HMS INVINCIBLE éran llamados "La muerte negra" por los pilotos Argentinos sobrevivientes.

Sumando los aviones de la FAA destruidos por los SEA HARRIER en misiones de ataque a tierra, más de un 40% de las pérdidas de la FAA pueden atribuirce a los HARRIER. El total de las pérdidas argentinas alcanzan cerca del 50% de su "orden de batalla" al principiar las hostilidades, incluyendo las aeronaves operadas por la Marina Argentina.

Esta tabla muestra la otra cara de la moneda. Lo más destacable es que ningún SEA HARRIER o HARRIER GR 3 se perdió como consecuencia de un combate aéreo.

Las pérdidas debidas a acciones hostiles son exclusiva responsabilidad del poder de fuego de las defensas con base en tierra. La mayoría de ellas (un SEA HARRIER y dos HARRIER GR 3) fueron causadas por el fuego de armas livianas o de pequeño calibre. Un HARRIER se perdió a causa de un misil de guia infra roja lanzado de tierra y otro por causa de un SAM ROLAND.

La tabla confirma también que el clima en los "Cuarenta Bramadores" fué un adversario casi equivalente a las defensas Argentinas.

En tres de las cuatro pérdidas sufridas por los SEA HARRIER asignadas a causas ajenas a las hostilidades, el clima jugó un papel de significativa importancia. Los violentos movimientos de la cubierta del barco influyeron en gran medida en la pérdida de una aeronave al caer por el borde de la cubierta. Y los dos que, lanzados del HMS HERMES en las condiciones más espantosas de viento y visibilidad, virtualmente desaparecidos.

Comparados con los bien documentados niveles de pérdidas en misiones defensivas en Europa durante la Segunda Guerra Mundial, donde una pérdida sostenida de 4 a 5% era meramente soportable, y un nivel de pérdida en una sola misión del 8 al 10 % se consideraba un desastre, es, de alguna manera reconfortante el bajo nivel de pérdidas totales por misiones de bien por debajo del 1%.

Aún tomando solo a los HARRIER más expuestos a las defensas antiaéreas, los GR 3 de la RAF volando a bajo nivel en misiones de apoyo y ataque terrestre, la perdida de 3 aviones para un total de 150 misiones, provee un nivel de pérdida de un 2%, sin que muriera ningún piloto.

En todos los casos en que se sabe se intentó eyectarse (es necesario aclarar de esta manera por desconocerse las circunstancias de los dos HARRIER perdidos en la misma misión) los asientos eyectables MARTIN BAKER modelo 9 de los GR 3 y los modelo 10 de los SEA HARRIER, proporcionaron en record de 100% de efectividad.

En Julio, justo antes de que el HMS HERMES zarpara de las Falklands hacia el Norte, de regreso al Reino Unido despues del cese de las hostilidades, todos los HARRIER GR 3 de la RAF fueron desplegados a tierra. En este ambiente era poco el confort de que disponían las tripulaciones de aire y tierra. El clima era hostil, con bajas temperaturas y vientos fuertes. Se acomodaron en carpas. Grandes zonas del campo aéreo fueron minadas por las defensas Argentinas, los hombres debían circular a su propio riesgo sin que existiera ningún registro de la localización o el tipo de minas.

Había, de todas formas, un pequeño consuelo para las tripulaciones de la Fuerza Harrier de la RAF, cuando miraban cruzando la pïsta, y podían apreciar algunos de los frutos de sus operaciones en apoyo de nuestra recuperación de las islas Británicas Falkland.

Mientras que la campaña de las Falklands fué especial y en muchas maneras única, los resultados de esta aplicación operacional de los V/STOL no debe considerarse como singular y por lo tanto inadmisible en otras circunstancias. No fué un ejercicio sino una verdadera guerra con disparos, muertes y mutilaciones; muchas de estas circunstancias se reaplicarán en el futuro, en cierto grado.

No es correcto, de algún modo, aplicar a otras configuraciones V/STOL, STOVL o VOTOL, las concluciones que se extraen de la experiencia V/STOL de los HARRIERS. Se invita al lector a considerar por sí mismo cuántos puntos, de los que se publican en la tabla, podrían aplicarse a un trimotor VOTOL (unicamente despegue y aterrizaje vertical) YAKOVLEV 36 FORGER con su inherente comple-

jidad e inflexibilidad operacional.

Ya casi es vulgar afirmar que es obvio el punto de que el HARRIER era el único avión de combate que se podía desplegar con los recursos y naves existentes, y con el disponible acceso a aeropuertos amigos.

Pero sin los Sea Harrier no hubiera existido una Fuerza de Tareas. La operación "Corporate" confirmó la capacidad de los Harriers para operar con seguridad desde naves en alta mar o rudimentarias bases en tierra, por las razones ya expuestas en el gráfico. Una de las características más notables de la adaptación de los Harrier para operar en el Atlántico sur, fue la facilidad con que los pilotos de la RAF, absolutamente sin experiencia en operar desde una cubierta de vuelo en el mar, se adaptaron a este medio.

El éxito de los Sea Harrier en los combates aire-aire se debió, en gran medida, a su gran agilidad para el combate. La mayoría de los encuentros con aviones de la Fuerza Aérea Argentina se realizaron a gran velocidad (550 nudos - 1.000 Km/h) y a bajo nivel, entre 50 y 500 pies sobre el terreno o el mar. Esto involucraba a los combatientes en maniobras de muy alta G en un plano esencialmente horizontal. Es en estas condiciones en que el Harrier, con su motor turbofan Pegasus de gran confiabilidad y bajo consumo, sale a relucir. Esta reafirmación de la capacidad combativa parece haber sorprendido al mundo de escépticos e incrédulos. Las Fuerzas Armadas Argentinas se suman a la lista de Servicios que han cambiado sus fuertes prejuicios del Harrier.

Los beneficios que surgen de ésta extremadamente simple y efectiva forma V/STOL empleada por la combinación Pegasus/Harrier, se han reafirmado más que nunca en esta campaña de lucha intensa en las Falklands. El sistema de armas del Harrier probó ser capaz de gran confiabilidad y rápida maniobra y alta disponibilidad, estas cualidades actuaron como un multiplicador de fuerzas permitiendo extraer un nivel de operatividad sostenido, de una modesta Fuerza, por el transcurso de la campaña.

El lector deberá notar que ningún Harrier se perdió como consecuencia de impactos en el sistema V/STOL. Y, finalmente, que la naturaleza escencialmente simple utilizada en la construcción de las estructuras y sistemas del Harrier, permitían efectuar una rápida reparación de los daños ocasionados por los combates. Como notamos previamente, la mayoría de las reparaciones se efectuaron durante la noche, este factor, por lo tanto, también actuó como multiplicador de fuerzas del poder efectivo de la Fuerza V/STOL utilizada en la campaña de las Falklands.

Los hechos significativos de ésta operación fueron:

1) Se lanzaron 16 Harriers desde la cubierta del Hermes en 4 minutos.

2) Se recuperaron sobre cubierta 16 Harriers, por medio de aterrizaje vertival (VL) en 8 munutos.

3) Una vez a bordo, 14 de los 16 fueron declarados 100% disponibles.

En cierto sentido, estos simples hechos nos muestran, en gran medida, la contribución de los Harrier V/STOL a la campaña de las Falklands. También nos dicen mucho del profesionalismo y pericia puesta de manifiesto por los oficiales y hombres de la RN y la RAF que constituían la Fuerza Harrier del Reino Unido en "Los Cuarenta Rugientes".

EL USO ARGENTINO DEL PODER AEREO EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR DE 1982

Por: Gregory R. Copley - Editor en Jefe y Publicador
Publicaciones de Defensa y Asuntos Exteriores, Washington DC.

PREAMBULO: Desde que comenzó la guerra en abril de este año, el personal y los corresponsales de "Defensa y Asuntos Exteriores" tuvieron grandes inconvenientes en obtener información sobre las actividades de las dos partes principales del conflicto. Y particularmente después de que la guerra terminó. Tratamos de extremar información de fuentes oficiales o no oficiales de ambos lados del Atlántico en numerosas ocasiones. Con relación a Argentina esto fue más difícil que con el Reino Unido. Pese a esto encontramos algunas fuentes argentinas de buen nivel, deseosas de proveer información para el uso en esta Conferencia, bajo el acuerdo de que la identidad de la fuente fuese mantenida confidencial. Yo puedo decir, pese a esto, que las fuentes de información eran de primer nivel, y que tuve la oportunidad de ver documentación basada en parte de la información. Esto no quiere decir que toda la información fuera aceptada por nosotros como real. Pero nosotros hemos tratado donde fue posible de concentrarla con otras informaciones y fuentes, para presentar un panorama balanceado en algunos aspectos del uso del poder aéreo durante la guerra.

De acuerdo a mis fuentes, a los planificadores de la FAA les fue dada la oportunidad de evaluar su posición y compararlas con las fuerzas británicas únicamente después de que la flota británica fuera acondicionada para zarpar hacia el Atlántico sur. Hasta ese momento no había sido estudiada la utilización del poder aéreo para el fin de la retención de las islas. Sin más, esto da crédito al argumento que dice que la intención original de la Junta argentina era la de tomar las islas y luego dejarlas voluntariamente como una ocupación negociada, pero luego de tomarlas, ellos cambiaron las reglas del juego y decidieron quedarse. Pero cualquiera sea la razón que respalde al movimiento, el hecho es que la FAA solamente consideró el conflicto después que el Reino Unido aclaró que se movía militarmente.

La primera conclusión emitida por los planificadores de la FAA se refirió a que ellos no tenían forma de mantener la superioridad aérea sobre las islas en el caso de que fuera comenzado el conflicto.

El alcance estaba en contra de los argentinos, pese a que sabían que podían tener en situación de combate a 81 de sus 225 aviones. Esos aviones que comprendían menos del 50% de su fuerza total, eran el Mirage III, el Mirage V (Dagger), el A-4 y en menor medida los bombarderos Camberra. Esto es el complemento de la FAA y no incluye los aviones de combate de la armada de los cuales las fuentes de Defensa y Asuntos Exteriores listaron incluyendo 15 A-4Q, 8 MB 326 GB Macchi, una cantidad similar de MB 339 Macchi y aviones de apoyo, más por supuesto, 8 o alrededor de esa cantidad de Super Etendards, que estaban para pruebas críticas o límite.

De los aviones de la FAA, solo los A-4B y A-4C eran capaces de reaprovisionarse en vuelo con los únicos tanques disponibles, ambos Hércules KC-130. Pero pese a sus dos tanques esto les daba a los argentinos la capacidad

de realizar ataques desde cualquier dirección durante la guerra. El Super Edendard tenía una capacidad de reaprovisionamiento para condiciones críticas, pero menos flexible que la de los KC-130.

El Mirage III y V estaban extremadamente limitados por combustible, y pese a la utilización de tanques eyectables, tenían solamente alcance para una pasada sobre las islas.

Los Mirage tuvieron que renunciar al combate en casi todas las ocasiones debido al problema de autonomía. Para aceptar la proposición ellos tuvieron que lanzar sus tanques suplementarios y esto en oportunidades significó misiones abortadas. Varios pilotos eligieron utilizar todo su combustible en combate y luego eyectarse perdiendo la aeronave. Entiendo que al menos dos pilotos lo hicieron.

La FAA trató repetidamente durante el conflicto de obtener en el mercado mundial tanques adicionales eyectables, pero estuvieron imposibilitados de hacerlo. Y significativamente, este fue un item que la industria local no había estado produciendo. Esto reafirma la idea de que las fuerzas argentinas, probablemente, sino seguramente, no obtuvieron ningún reaprovisionamiento de armas o soporte de equipos, tal como pensaban obtener de las fuentes de recursos internacionales durante la guerra. Los tanques eyectables hubiesen sido las cosas más fáciles de ser provistas, por los israelitas, peruanos, y hasta por los sudafricanos, teniendo en cuenta los reportes de esos países hacerca de los envíos de material hacia Argentina. Pero los tanques eyectables no llegaron, lo que me hace sospechar que no han obtenido muchas otras armas de ningún mercado internacional.

Fuentes de la FAA indicaron que los Mirage tuvieron que venir relativamente con gran rectitud debido al combustible, a 19.000 pies, utilizando la información procedente de solamente un radar en la isla. Obviamente pese a lo bueno que probó ser el radar Westinghouse TPS-43, en la isla, para la FAA, todavía había grandes espacios vacios en alcance y cobertura, lo que limitó la capacidad de servir como un Centro de Información de Combate (CIC). También las fuerzas de avanzada mantenían silencio de radio hasta que comenzaba el combate. En contraste, las fuentes notificaron que las fuerzas británicas (esto significa los Harriers) tenían un número de barcos, que junto con la información aérea de los mismos Harriers actuaban como Centros de Información de Combate.

Aquella misma fuente notificó no muy puntualizadamente que sintió que gran parte de la flexibilidad británica se hubiese perdido si los EE.UU no la hubieran provisto de combustible a la flota durante el conflicto. El tener solamente dos aviones tanque significó que la FAA solamente pudiera sostener un número limitado de sorpresas o de aviones en combate, en cualquier momento. Y hasta se vieron forzados a reaprovisionarse a mayores altitudes que las deseadas, exponiendose a la detección de los radares británicos. Es interesante denotar que debido a daños producidos en algunos A-4 argentinos, muchos de estos aviones debieron ser reaprovisionados varias veces en su ruta de regreso. Más de 5 aviones han hecho esto, manteniendose enganchados a los KC-130. Virtualmente, todo el camino de regreso a la base, dado que todo el combustible de los depósitos era perdido. Fueron asi suministrando combustible directamente del tanque al motor, hasta la aproximación final.

Las fuentes relacionadas en la misión notaron que las cosas se complicaron considerablemente para la FAA cuando fueron instalados en la playa los misiles Rapier y Blowpipe SAM, en la Bahía se San Carlos. La densidad de la defensa aérea es esa cabeza de playa fue recordada por los pilotos argentinos como una cobertura casi completa, comparada con las primeras defensas, relativamente livianas.

Comentando sobre los Rapiers, Blowpipe y AIM-9L usados en la guerra, un piloto cazador me dijo: "Esos fueron las estrellas de la guerra", pero agregó que los pilotos argentinos ganaron un inmenso respeto por los Harriers que enfrentaron. "Nosotros lo recordamos como un avión magnífico", dijo el piloto.

Todas las fuentes consultadas acerca de los Sea Dart embarcados en los navíos británicos dijeron que no eran vistos como una amenaza preocupante, comparada con los Rapier y los Blowpipe de playa y los Sea Wolf de mar. Aquí puede haber un concepto erróneo por parte de Argentina, tal vez debido a que reponsabilizan al Sea Wolf de más daños de los que entiendo las fuentes de UK le acreditan. Entiendo que solamente dos naves en la zona de combate tenían Sea Wolf. Por lo tanto es posible que los argentinos creyeran que algunos de los destrozos de los Sea Dart fuere en realidad pertenecientes a los Sea Wolf.

Me fue comentada la considerable desinformación alrededor de la magnitud de los daños causados al campo de vuelo de Puerto Stanley. En realidad no se daño la pista, pese a los repetidos bombardeos realizados contra la misma por los Sea Harriers, los Harriers RAF y los Vulcan B2. Esto se refleja en el hecho de que la FAA continúo utilizando la pista a lo largo del conflicto. El último C-130 abandona la pista a las 3 PM del 14 de junio al tiempo que los británicos entraban a Stanley. Había un defecto cerca del final de la pista y otros daños menores que fueron rápidamente reparados. Tal como lo demuestran las fotografías aéreas, durante alguno de esos raids, hubo impactos sobre tiendas y casas precarias, que causaron algunos desaparecidos.

El comandante de la base en el campo aéreo, pintó algunos impactos simulados sobre la pista, y esparció algunas basuras alrededor de esas obras de arte. Su intención fue la de extender la creencia entre las fuerzas de la UK de que ellos no poseían capacidad de campo aéreo, cuando en realidad continuaban utilizándolo.

Una fuente dijo: "Nosotros no hemos tenido impactos importantes en la pista en los 45 días de combate. Todas las fuentes coincidieron en que esto se debió a las póbres técnicas de impacto empleadas en principio por los Sea Harriers de la RN, y despues por los Harriers de la RAF. Ellos entraban con descargas rápidas y bajas, que eran inadecuadas, o la ineficacia de los lanzamientos de bombas desde altura. Significativamente muchas de las submuniciones utilizadas en las bombas contra el campo aéreo no detonaron causando problemas para los británicos, como también las fallas de las bombas argentinas fueron un problema para los argentinos.

Los argentinos reportaron que cuando los Harriers de la RAF entraron allí, se los veía determinados en hacer en el campo aéreo el trabajo en que la RN había fallado, pero finalmente resultaron las mismas técnicas de descarga que la RN.

Mientras era criticado el despliegue de armamento y su subsecuente distribución y uso a través de las fuerzas terrestres (justificadamente a mi entender) la Fuerza Aérea Argentina puso en claro que no fue por falta de su esfuerzo.

Después del 1 de mayo la FAA puso en la isla 435 toneladas de carga y evacuó a 264 heridos. Después del 1 de mayo los C-130, incluyendo los KC-130 tanques, volaron hasta el final del conflicto un total de 2.000 hora. Con anterioridad a mayo, los Boeing 737 volaron un total de 300 horas en misiones a las islas.

Durante el período de pre-invasión, los barcos de la RN operaban próximos a la costa y usaban sus Vickers de artillería naval de 4,5 pulgadas para bombardear, causando destrucciones y bajas considerables. El Ejército Argentino respondió con morteros livianos de 105 mm., y luego la FAA voló con algunos morteros pesados de 155 mm. Esto causó un efecto sobre los barcos británicos, alejándolos de la costa y minimizando los daños de los bombardeos costeros, y esto puede haber salvado el campo aéreo de daños mayores.

Luego, durante este período, la armada desmontó uno de sus sistemas de Exocet MM38 de una fragata y la FAA lo trasladó a la isla. Y tal como tuvo amplia difusión, este fue usado en una oportunidad con efectos devastadores contra la fragata de guerra británica HMS Glamorgan, el 12 de junio. El MM38 no fue como muchos pensaron, una unidad motorizada.

La FAA y el Ejército operaron los cañones del sistema antiaéreo Oerlikon Buhrle de 35 mm. en conjunto con el sistema de control de fuego y detección de blancos Contraves Super Fledermaus. Estos son unos sistema excelentes y todas las fuentes coincidieron en que eran responsables de varias destrucciones de Harriers y helicópteros británicos.

Uno de esos radares de tiro fue tomado por un misil anti-radárico el cual los argentinos creyeron que era un US Shrike. La pregunta de los argentinos era porqué los británicos no usaban sus Martels. Dicho sea de paso el Ejército utilizó sobre la isla su sistema de cañones Rheinmetal de 20 mm.

Hay controversias considerables sobre las pérdidas sufridas por las fuerzas argentinas y mientras no podía obtener información de las pérdidas de la Marina y Ejército, obtuve las bajas en la Fuerza Aérea.

- 36 Oficiales muertos, incluyendo 3 por cada pérdida del C-130 y el Lear Jet.

- 14 Suboficiales muertos.

- 5 Soldados muertos.

Algunos fueron perdidos en accidentes por el tiempo. la FAA perdió un total de 34 aviones, entre Mirage y A-4, que representa el 41% de la fuerza empleada en el combate. La marina no perdió ningún Super Etendard, contrariamente a lo afirmado en los primeros reportes. Se había pensado que el Super Etendard que disparó el Exocet contra la Fragata HMS Sheffield agotó su combustible y cayó, pero luego las fuentes confirmaron que no era verdad.

El 1 de mayo se me informó que un Canberra sobrevoló la cubierta del Invencible o del Hermes y que un Sea Dart, errando por muy poco al cockpit, la aeronave que aparentemente fue tocada posteriormente, en una sección del ala exterior. De regreso, al ir aproximándose a su base, el Canberra comunicó por radio que "habían agarrado algo grande", pero en aproximación final con mal tiempo perdieron el control de la aeronave y se estrellaron sin sobrevivientes. Esta puede ser la razón por la que los argentinos creen que habían impactado en el HMS Hermes.

Esto realza el interrogante sobre el impacto del tiempo en las operaciones aéreas argentinas. En muchas ocasiones, las pobres condiciones del tiempo previnieron de la obtención y/o identificación de blancos. Sobre las islas, o en aproximación a las mismas, entre el 1 de mayo y el 14 de junio hubo 14 días en condiciones meteorológicas bajo mínimas, 6 días tuvieron condiciones marginales y 24 días fueron operables. Para el continente, tres días durante ese período fueron bajo mínimas, 2 marginales y 39 operables. El 22 de mayo, cuando la flota británica se aproximó a la Bahía San Carlos, las condiciones es

taban bajo mínimas, al igual que el 2, 3, 4, 5, 9, 10, 12 y 13 de ese mes. Los Argentinos estiman entre 12 y 14 los aviones y 12 los helicópteros británicos averiados.

Cuando los argentinos alcanzaron al carguero Atlantic Conveyor, estaban buscando a los transportes británicos. Los Super Etendard y sus escoltas dejaron el continente y volaron al norte de las islas y luego a las 110 millas al noroeste de las islas giraron hacia el sur, y eventualmente hicieron impacto en el Atlantic Conveyor 70 millas al noroeste de las islas.

Los aviones de la Marina y de la Fuerza Aérea también lanzaron un ataque sobre el Invencible durante junio, posterior al ataque al Altantic Conveyor. La fuerza de ataque, compuesta por un Super Etendard y 4 A-4C dejaron el continente y volaron al sur de las islas y mucho más al este de las mismas y de los tranportes de las fuerzas de ocupación. Entrando desde el este, tomaron un gran blanco y el Super Etendard lanzó su Exocet AM30 desde una distancia tal, que según explicó la fuente, este habria de tener muy poco combustible en el momento del impacto. El hecho de que ellos atacaran desde el este fue que consideraron importantes las defensas de los transportes, dispuestas en un arco en dirección oeste, dejando desprotegida sus espaldas en dirección este. Tan pronto como el Super Etendard lanzó su Exocet, volvió directamente a su base. Los otros dos A-4 de ambos extremos de la formación en "V" de cinco fueron alcanzados casi inmediatamente, por lo cual las fuentes de la FAA pensaron que fueron misiles Sea Wolf y no Sea Dart. Los otros dos pilotos de los dos restantes A-4C dijeron que vieron humear al portaviones considerablemente luego del impacto del Exocet. Luego un A-4C voló sobre el Invencible y lo identificó y se dijo que descargó 3 bombas de 1.500 lbs. sobre la planchada. El humo se incrementó. El otro A-4 realizó una pasada pero no pudo ver el blanco, excepto por su chimenea debido al humo. Ambos A-4 volvieron inmediatamente a casa, debiendo realizar dos reabastecimientos en vuelo para llegar a la base.

La localización del Invencible fue deducida por medio radar, a través del radar TPS-43 de la FAA instalado en la isla. Luego de un período de días, estos detectaron las direcciones de los senderos de vuelo de retorno de los Harriers, luego de haber hecho sus pasajes sobre las islas.

Luego por deducción, confirmaron el arco dentro del cual podían estar los portaviones. Presumiblemente también lo determinaron a partir del cálculo de tiempo que los Harriers se mantenían sobre el objetivo, cuando tendrían que volar de vuelta a su portaviones. En toda oportunidad, el impacto se produjo 70 millas al este de las islas.

En repetidas oportunidades pregunté cual había sido la información pasada a las fuerzas argentinas por parte de los soviéticos y los cubanos, especialmente teniendo en cuenta el reconocimiento satelitario sobre la zona de combate, hasta con anterioridad a la guerra. Se me contestó enfáticamente y de igual modo, que los soviéticos no proveían ninguna información de inteligencia, pero muchas fuentes creyeron que los soviéticos estaban haciendo oir, como que en realidad lo hacían, proveyendo asistencia e incluso inteligencia. Una fuente mayor me dijo: "Nosotros recién terminamos de luchar con los comunistas. No tenemos nada con ellos".

La FAA planificó 505 combates, con ataques desde el continente, durante 45 días de combate. De ellos 445 fueron volados, de los cuales 302 llegaron a su objetivo. Se volaron 2.782 horas en misiones de combate. Las misiones de búsqueda y reconocimiento, incluyendo diversos tipos, totalizaron 466 vuelos.

Los argentinos dicen que fueron hundidos 6 barcos, 10 dañados y otros 7 probablemente dañados. La única diferencia con los británicos se registra en referencia a los 7 barcos dañados.

Se notó repetidamente durante el conflicto que las bombas argentinas no detonaban, hecho que los observadores culparon tanto al hecho de que estuvieran vencidas o que el detonador no estuviera preparado para un lanzamiento tan corto, o que fueran bombas con tiro reglado a tierra, los cuales necesitan blancos más duros.

Los pilotos argentinos dijeron estar prevenidos acerca de que algunas de sus bombas no explotarían. Pero puntualizaron que finalmente sus armeros estarían en condiciones de resolver los problemas más avanzada la guerra, para el momento en que las barcazas de desembarco británicas Sir Galahad y Sir Tristram estaban comenzando su asalto el 8 de junio en Bluff Cove, siendo seriamente tocadas, de donde resultados las mayores bajas británicas de la guerra. Todas esas bombas resultaron efectivas. De acuerdo con un piloto hasta una de las bombas fue tirada tan rápida y tan baja que se deslizó sobre el agua hasta la playa; hizo impacto en un depósito de municiones sobre la costa, causando una gran explosión pese a lo cual dijo, se perdieron dos vidas.

Algunas de las otras observaciones hechas por los argentinos incluían el hecho de la creencia por parte de ellos de que los Sea Harriers de la RN en principio utilizados en el conflicto, no utilizaban los Didewinders AIM-9L y en lugar de estos unos más antiguos de menor capacidad. Estos eran inefectivos y de fácil destrucción. Dijeron que un poco más tarde comenzaron a utilizar los AIM-9L contra ellos, admitiendo que produjeron efectos devastadores. Nosotros en "Defensa y Asuntos Exteriores" observamos desde un principio los Sea Harriers en el Hermes tenían AIM-9L, en lugar del viejo modelo. La pregunta que resulta es si estos misiles fueron reemplazados por otros más viejo en el momento del conflicto, o si existieron factores que en principio causaron un bajo rango de destrucción.

Otra observación fue que cuando los A-4 realizaron un ataque a un barco británico, donde las defensas de las cubiertas aparecieron ciegas por un par de segundos, después de que la primer aeronave realizaó una pasada rasante. El segundo avión en la oleada quedaba por lo tanto posibilitado de hacer la entrada sin ninguna oposición real. Ellos notaron que los cañones de 30 mm. probaron su valor en las incursiones anti-buque y que los barcos se veían con un recibimiento muy poco resistente al cañoneo de 30 mm.

Ellos también notaron que el Reino Unido había comprado durante la guerra dos barcos para reparar navíos, incluyendo el llamado "Insurgent" y que estos siguen en las Islas Georgias del Sur, aparentemente reparando algunos barcos de la RN.

En una conversación que sotuve con oficiales de la FAA sentí que en ellos había un fuerte sentido de balance y una preparación para admitir por su lado las bajas. Ellos no comentaban sobre las acciones y capacidades de otros servicios, pero mi impresión es que ellos sienten que se han probado a sí mismos como Fuerza Aérea. Creo que eso lo tienen tan en mente, como el hecho, de que me recordaron que sabían positivamente que durante la guerra el Reino Unido tuvo el apoyo físico y táctico de los EE.UU. y otras naciones europeas, cuando a la FAA se le negó durante algunos años la modernización.

Noté que los británicos se veían complacidos de haber obtenido el radar TPS-43 habiéndolo capturado luego de terminada la guerra y comentaron que no podría haber seguido trabajando debido a la forma que lo habían saboteado. Según yo entendía éste seguía funcionando y contestaron que los británicos deben haber decidido con buen criterio desmontarlo antes de utilizarlos, ya que al tratar de encenderlo, esto hubiese causado la destrucción de los circuitos.

Este reporte es tan imcompleto como todas las novedades de la guerra en este estado. Pese a ello provee una perspectiva muy diferente a toda la masa de información obtenida hasta la fecha.

DEFENSA AEREA EN Y ALREDEDOR DE LAS FALKLANDS EN 1982

Por: El Mayor General Ken PERKINS, CB, DFC, Asesor Militar del Grupo Dynamics de la British Aerospace.

Yo dudo que las recientes operaciones en y alrededor de las Falkland han producido alguna completa y nueva lección, pero éstas deben habernos hecho recordar algunas antiguas, que estaban aparentemente en peligro de ser olvidadas, al menos en el Reino Unido, desde la última guerra a la que marchamos. Y esto no fue por que los oficiales del servicio las hayan olvidado, si no por las restricciones financieras y las distintas posiciones políticas que produjeron fuerzas que fueran pensadas para otra situación. En otras palabras, fuerzas que fueron designadas para la batalla de la OTAN en el Atlántico Norte y que se encontraron en una operación nacional en muy distintas circunstancias.

Las Falklands proveyeron la primera oportunidad en el medio marítimo para el uso de misiles de variada naturaleza y es aquí que las viejas lecciones son vistas bajo una nueva luz y en este aspecto debo vivir hoy y mañana, con la intención de centrar la efectividad de variados sistemas en la búsqueda de lecciones pictóricas y de proyección de futuro. Pero, para ello, primero hare un raconto de lo ocurrido.

Los principios estratégicos concernientes a la naturaleza complementaria de tierra, mar y poder aéreo fueron ilustrados vividamente durante la II Guerra Mundial y sin duda yo seriamente digo que estos han cambiado. No obstante en 1967, cuando los misiles de construcción soviética Styx, hundieron al destructor israelí, y en 1973 cuando la Fuerza Aérea Israelí se encontró con la combinación de SA6 y Zsu 23-4, la tecnología misilística comenzó a chocar contra los principios tácticos.

Estos eventos causaron que muchos de nosotros pensaran nuevamente sobre el significado de ganar superioridad aérea. Operaciones contra-aire como una forma de establecer supremacía con la eliminación del enemigo en su base, parece ser una tarea dura y azarosa; una sombrilla provista por la propia fuerza parece ser la mejor opción. Pero la defensa y ataque en este área ya estaba dentro de un juego cambiante y esto continúa: prueba de esto es lo contradictorio de la evidencia entre las Falklands y el vale de Bekaa en el Líbano.

Con estas contradicciones como nosotros vamos a hacer una sensible valoración de las Falklands y dibujar una conclusión, en la que tengamos confianza? El primer punto que tenemos de denotar es si deseamos entender lo ocurrido, debemos pensar más en nuestro propio juicio que puros análisis estadísticos, debido a que la guerra es más un arte que una ciencia. Es una confusión en la que la calidad innata de los hombres y equipos es sólo un factor entre los muchos que determinan el resultado final. Estos factores son raramente capaces de precisar la cantidad y el número de batallas, incluyendo Waterloo, con los que una computadora podría establecer un resultado correcto. El vencedor es usualmente el que menos errores comete.

Este amplio juicio toma en consideración, que la defensa aérea se acreditó el 60% de los aviones retadores. Ningún enemigo puede continuar por mucho tiempo estas bajas. No obstante que los ataques fueron presentados con un extraordinario valor y considerable pericia y se acreditaron un número de barcos, los blancos de alto valor como los transportes de aviones y los que llevaban tropas quedaron sin ser alcanzados, aún cuando se acercaban a las costas.

La naturaleza de los ataques a cada momento determinó que sistema era activo en ese instante, cuando todos los sistemas son vistos dentro de un esquema general, en el que todos ellos jugaron un papel vital.

Cualquier valorización sobre el resultado del armamento necesita ser tomado a la luz de las circunstancias particulares, parte de ésta es la cantidad y calidad de la oposición. Déjenme recordarles la amenaza Argentina a la Fuerza de Tareas del Reino Unido. Por lejos el elemento más poderoso opuesto a ésta fue la Fuerza Aérea. Este es el inventario de los aviones ofensivos. Nosotros debemos tomar en particular varios importante factores:

a) Los Skyhawks y ambos tipos de Mirage, todos con una carga de 2.000 lbs. de bombas, pero con muy poco combustible una vez arribados a las Falkland pero tal vez este no fue un factor vital para la derrota y la fácil identificación. Los transporta aeronaves pueden, y lo hicieron, moverse fuera de los radios operacionales de los Skyhawks y Mirage mantèniéndose al este de las Falklands no obstante esto colocaba a los Harriers en alguna desventaja.

b) Los Pucaras fueron basados en las Falklands y en dicho emplazamiento estos representaban una omnimosa amenaza.

c) Los Cinco Super Etendard, quienes portaron los misiles Exocet, tenían un radio de sólo 375 millas y por ende tenían que ser reabastecidos en vuelo para entrar en batalla.

d) La Fuerza Aérea Argentina tenía sólo dos KC-130 capaces de reabastecer en vuelo y estos eran apenas suficientes para abastecer los Super Etendard, por ello no podía haber demasiada flexibilidad táctica para las restantes fuerzas atacantes.

e) Los Canberras, en la otra mano, pueden transportar una carga de 8.000 lbs de bombas e incluyen facilmente en su radio de acción a las Falklands, no obstante esto, jugara un papel pequeño y volveré a este punto luego.

f) Una considerable amenaza fueron los aviones del portaaviones 25 de Mayo. Esta amenaza fue contenida por los submarinos de la Royal Navy que demostraron su potencial hundiendo al Gral. Belgrano cuando éste amenazó a la Fuerza de Tareas.

La visión postrera junto con la clara victoria de la defensa aérea, parece demostrar que la carta de triunfo fue jugada contra la Fuerza Aérea Argentina. No parecía así en esos momentos en que la geografía y el número de aviones estaba en favor de Argentina. La defensa aérea de Gran Bretaña, que demostró ser tan exitosa consistía en sistemas complementarios: Sea Harrier y Sea Dart para largs distancias, Sea Wolf y Rapier para cortas. El Sea Cat también jugó una parte significante. Los Sistemas de autodefensa incluían al Blowpipe y armas de varios calibres. Todos los sistemas trabajaron sin Alerta Temprana.

No hubo disponibilidad de aeronaves de Alerta Temprana. La estrategia de defensa británica resultó del uso de la Royal Navy para operar en una guerra en el medio de la OTAN; alguién más seria quien proveria la Alerta Temprana. No fue una mala apreciación de principios, sino una estrategia política. Por supuesto, la RAF teniá sus Nimrod de Alerta Temprana disponibles, con capacidad de reabastecerse en vuelo, y podrían haberse instalado en Ascención y así cubrir el requerimiento. Pero, no estuvieron inmediatamente disponibles y la Royal Navy tuvo que apoyarse en sus radares embarcados, que tienen un limitado valor como Alerta Temprana. Los principales radares de los dos portaaviones, Invincible y Her-

mes, navegando la mayor parte del tiempo a pocos cientos de millas al este de las Falklands, podrian proveer una limitada cobertura contra los argentinos. (El círculo grande en el mapa muestra la cobertura del radar en altura, mientras que el pequeño significa a bajo nivel. Se puede observar que la cobertura es empequeñecida por la vastedad del océano. Explica también la imposibilidad de asegurar el 100% del bloqueo de las islas). Fue, por ende, necesario emplazar a los barcos como piquetes de radar más cerca de las Falklands para ganar alerta de avanzada a los principales elementos de la Fuerza de Tareas del acercamiento de aviones enemigos. Estos barcos estaban bajo riesgo considerable y ustedes recordarán los nombres de Sheffield y Conventry, que fueron perdidos mientras desarrollaban dichas tareas.

Cambiando de tema hacia la defensa aérea actual. No onstante mi deseo es cubrir el elemento misil, y un dicertante anterior ha hablado sobre el poder aéreo, yo daré un resumen sobre la operación de defensa aérea Harrier, la que sin la defensa misilística es mucho menos comprehensible. Los 20 Harrier, armados con misilies Sidewinder AIM9L, quienes navegaron con la flota en mediados de abril proveyeron los primeros cimientos de la defensa aérea. Subsiguientemente ocho refuerzos de Sea Harrier y 14 Harrier GR3 de la RAF arrivaron, los últimos liberaron a los Sea Harrier del ataque a objetivos terrestres para dejarlos en su función de defensa aérea, estos se totalizaron en 42 aviones. Los GR3 fueron prontamente dotados con Sidewinder para darles capacidad aire-aire. El Harrier, como es ahora bien conocido, dío buenas pruebas de su capacidad. Es sabido que derribó 27 aviones, algo así como el 40% del total de los derribos. Unos 75 aviones fueron confirmados sus derribos, y también se sabe que otros aviones fueron dañados no llegaron a sus bases. Uno ó dos fueron vistos chocar cuando trataban de evadir los Harriers y los misiles de la defensa aérea.

El otro pilar de la defensa aérea fue el Sea Dart, un misil de largo alcance barco-barco y barco-aire. Es un misil supersónico de guía semi-activa. (Un radar de rastreo ilumina el blanco para que el misil lo siga).

Los Argentinos también poseen el Sea Dart y conociendo sus características, estaban muy precavidos debido a su letalidad. Por lo menos ocho aparatos fueron lo sufucientemente tontos como para entrar en la zona de fuego y por lo tanto fueron derribados, pero otros evitaron en todo lo posible y esta área fue una medida significante de seguridad por su éxito. Muchos de los Sea Dart fueron muy efectivos en grandes altitudes, forzando al enemigo a volar a niveles donde el Sea Harrier podía pelear con ventaja en la lucha aire-aire. Los Canberras tienen como uds. saben las piernas suficientes como para llegar y las bombas necesarias como para hacer una contribución significante, los Sea Dart los previnieron. Los aviones de vigilancia argentinos se mantuvieron bien alejados y por ello no les era posible dar información esencial que los aviones necesitan para planear ataques a los blancos principales, como los transportes de tropas y de aviones. Los aviones atacantes fueron forzados por los Sea Dart a volar dentro de circunstancias que de otro modo hubieran eludido, tráyendolos a zonas letales de otras armas y situaciones que les causaron problemas con el retardo de las espoletas de sus bombas, por ello muchas no tuvieron el suficiente tiempo para explotar en el blanco alcanzado.

La experiencia de las Falklands dejará sin duda algunas mejoras en el futuro, estos sistemas altamente efectivos, opciones que ahora estan siendo estudiadas detalladamente por la British Aerospace. Estas incluyen sistemas ultralivianos o que su contenedor sea portable en un helicóptero Chinook y un sistema basado en tierra equivalente al conocido como "Guardian".

En conclusión el Sea Dart, fue el más exitoso y la parte más significante de la defensa disuasiva para el enemigo, hasta cuando estaba en silencio.

El unico punto moderno de la defensa aérea de la flota fue el Sea Wolf. Este no ha estado largo tiempo en servicio y desafortunadamente sólo dos barcos que navegaron con la Fuerza de Tareas estaban equipados con él. Este sistema es totalmente automático, diseñado originalmente con los misiles soviéticos y el Atlantico Norte en mente. Tiene una precisión mortal y en las pruebas alcanzó a un proyectil de 4.5" en vuelo. Fue más exitoso aún y en la primera acasión que fue usado en acción se acreditó tres de los cuatro aviones que atacaron en una sola oleada. En suma, por lo menos seis aviones fueron derrivados y luego de los primeros días, los pilotos argentinos, teniendo oportunidad, iban en pos de otros blancos y eludían a los barcos armados con el Sea Wolf. El misil Exocet no fue lanzado contra ninguno de los dos barcos equipados con Sea Wolf.

Las circunstancias particulares proveyeron un reto técnico; el Sea Wolf fue diseñado contra misiles soviéticos más que contra exocet. No obstante se encontró que este problema puede ser solucionado con cambios menores y estos fueron virtualmente llevados a cabo inmediante en pruebas en el Reino Unido, demostrando la flexibilidad del sistema y su abilidad de mantenerse al tanto dentro de un medio cambiante.

El Sea Wolf está siendo actualmente desarrollado para colocarce a la altura de las circunstancias dadas por las crecientes amenazas al tanto, antes de las Falklands, que un ataque concentrado de misiles pueden saturar las defensas y que el crecimiento de la amenaza ha creado la necesidad de aumentar las rampas de lanzamiento y la secuencia de fuego sostenido. POr lo tanto no estamos adentrando en la era del Sea Wolf con resistencia mejoradas a las contramedidas electrónicas, canales múltiples, guías autónoma y ofreciendo la configuración de lanzamiento vertical del misil. La última tiene muchas ventajas, pero una de ellas es su practicidad de colocación del sistema en navios pequeños o grandes. También puede ser facilmente colocado dentro de contenedores para el armado rápido de barcos de apoyo. No obstante de ser costoso y difícil de convertir el sistema para uso terrestre y marítimo y viceversa, el Sea Wolf ha probado ser efectivo como sistema antimisil y es por lo tanto, potencialmente efectivo como sistema de defensa puntual terrestre, donde instalaciones vitales como radares, que a pesar de las defensas antiaereas, son vulnerables a los ataques de misiles anti-radáricos.

Yo sé que existe un gran interés en la comparación de las ventas de misiles que tienen aeronaves derribadas, pero yo enfatizo que estas estadísticas no tienen mayor sentido si se las toma fuera de contexto y yo sugeriría que la prueba de fuego del armamento en batalla, es el daño infligido. Si la defensa ha derribado dos de cada tres aeronaves, un ataque sostenido se transforma en imposible. Habrá, como siempre, razones técnicas validas para examinar el radio mortal del misil en cuanto al avión, a menos que una buena cantidad de información de apoyo sea disponible, sino las concluciones a que se pueden arribar serán equivocadas. Es necesario saber que aeronave estuvo comprometido en la acción por más de un sistema y esta información no es posible disponer. Es suficiente denotar que ninguno de los dos barcos armados con Sea Wolf fueron hundidos. Como dije anteriormente, parece ser que los pilotos argentinos, de tener otro blanco iban por éste. El Sea Wolf es claramente necesario como parte escencial del inventario de una Armada. Por cierto la Royal Navy incrementará sus pedidos como resultado de la experiencia de las Falklands.

El Rapier fue el tercer misil de la B.Ae. de superficie-aire que participó del severo test de la guerra. Es un sistema altamente móbil capaz de operar el fuego totalmente ciego cuando es automáticamente dirijido por radar o puede ser operado visualmente, cuando se usa el radar de seguimiento. Es un misil que estalla cuando choca con el blanco, en otras palabras explota dentro de este y destruirá cualquier aeronave, a diferencia de algunos misiles que explotan por su espoleta de proximidad que puede llegar a ser inefectivo contra la coraza de los aviones modernos.

La partida de las baterías Rapier para las operaciones se recibió en las barracas de almacenamiento en el Reino Unido con sólo dos horas de anticipación y estaban listas para partir en la salida de Pascua. Luego tuvieron menos de 48 hs. para prepararse para la guerra antes de ser embarcados. Ustedes pueden imaginarse la escena, tropas y equipos embarcándose con premura sin ensayo previo. Equipos designados originalmente para ser transportados bajo condiciones diferentes, pero no en la movediza bodega de un barco de asalto. Los equipos estaban empacados tan ajustadamente que no podían ser tomados durante la travesía. El personal necesario se dividío entre varios barcos. Luego de esta aventura naútica que duró unas ocho semanas, fueron llevados a la costa sin ninguna ceremonia en anfibios de desembarco. Se eligío llevar a costa los equipos necesarios para su uso óptico. Entonces, se fueron a la costa balanceándose en helicópteros y sin oportunidad de sacudirse el polvo, los Rapier y sus operadores y la guerra por primera vez fueron puestos a prueba. Y qué prueba. Está involucró horas de espera con la inmediata probabilidad de uso y en condiciones espantosas, una prueba en sí misma de operabilidad, y entonces cuando el tiempo mejoraba, negociar la supervivencia con oleadas de aviones que a 400 nudos cruzaban el terreno y debido a éste su visión era intermitente. Nosotros no conocemos otro sistema existente basado en tierra que pudiera haber estado a la altura de las circunstancias; el terreno y el nivel extremadamente bajo de los acercamientos de los aviones atacantes hubieran derrotado sistemas dependientes de radares o que no hubieran podido hacer fuego de las alturas a la planicie debido a las espoletas de proximidad que se hubieran abatido sobre nuestras tropas o barcos, a tan escaza altura se movían la mayoria de los blancos. Y dentro de la confusión donde hubieron amplios y conflictivos reclamos sobre los derribos, algo así como 20. Trece fueron confirmados sin duda alguna. Déjenme repetir el reporte del Comandante de Batería: " Nuestro total final de doce aviones "cocinados" a pesar de las dificultades del terreno donde estábamos y el tipo de ataque muy inusual llevado a cabo por los pilotos argentinos."

" Los anchos valles con forma de U significaban problemas por sus ángulos de depresión para nuestros puestos (sin mencionar la niebla y las nubes bajas) mientras los fondos de los valles nos limitaban severamente en arcos y coberturas. Rápidos jets volando a 50 pies y alcanzando velocidades de 500 nudos y más eran muy difíciles de localizar, a esto hay que sumarle los frecuentes obscurecimientos entre las depresiones del terreno, sistemas múltiples de armas disparando en trayectorias rasantes y la mayoría de los blancos se visualizaban a distancias de tres kilómetros o menos y esto es algo que no se estaba preparado ni películas de entrenamientos, ni en el campo de práctica. Nuevas técnicas fueron desarrolladas mientras los misiles eran disparados y una vez recogida la cosecha atacante eran puestos para dar caza a los aviones que se retiraban".

Tomando unos pocos segundos para considerar la situación. Era sorprendente que en una operación que involucraba tierra, mar y aire, los equipos a veces estaban erroneamente dirigidos (desplegados). Una vez en acción había un mantenimiento y reabastecimiento llevado a cabo con el mínimos de apoyo de los helicópteros y en condiciones simplemente espantosas. La acción en apoyo de la flota era a distancia extrema con objetivos que usualmente se desaparecían de los blancos, y en ocasiones el operador debía desviar el misil por miedo a alcanzar a los de su propio lado. Por supuesto el Rapier no fue diseñado para operar en apoyo de la flota, lo más es que opere en lugares muy pequeños en tierra, pero lo inesperado es el lugar común en la guerra y los equipos necesitan ser versátiles para sobrepasar las dificultades resultantes. El Rapier es exatamente eso.

Los Rapier eran movidos constantemente con sus reabastecimientos mediante helicópteros y siempre eran pocos. Algunas de las dificultades del despliegue de los Rapier eran superadas por éste, que siendo de fácil desplazamiento se sobreponía de la atroz marcha. El próximo año cuando sea operacional, la fuerza balanceará la posibilidad de encontrar un punto medio para encontrar todas las emergencias en una mezcla de Rapier helitransportado y de transporte terreno.

Haciendo un sumario de los resultados del Rapier. Las operaciones terrestres vencieron al valiente esfuerzo y pericia de la Fuerza Aérea Argentina, en quien el Rapier infligió grandes heridas. ¿Que otro sistema terrestre puede hacer un reclamo de esta naturaleza?

Hubo otros sistemas de defensa antiaérea que tuvieron un papel menor, pero importante. El Sea Cat que estaba desplegado ampliamente entre los barcos de la Fuerza de Tareas. No obstante es un sistema que está cayendo en desuso y así y todo derribó seis aviones. Ametralladoras y otras armas livianas se acreditaron otros derribos y el Blowpipe vio por primera vez exitosamente la acción. El resultado más bajo vino por parte del cañón de 4,5" que se encontraba casi en todos los barcos de la flota y solamente derribó un avión - es evidente la ventaja de la defensa antiaérea misilística sobre las armas.

Una de las pocas palabras sobre la defensa antiaérea argentina quien jugó un papel importante en sus planes para contrarrestar a los ataques de los Harriers con bombas, cohetes y cañones con considerable efecto y misiones de reconocimiento diurno y nocturno. Los argentinos tenían radares modernos que les proveían buena alerta temprana. Para la defensa antiaérea local ellos desplegaron una selección de misiles superficie-aire que incluían Roland, Tigercat y Blowpipe, como así también un gran número de armas de 20 y 35 mm. Oerlikon Rheinmetall. Era basicamente una defensa compuesta por estas armas, los resultados los reflejan: cinco Harrier derribados, nosotros creemos que cuatro por armas y uno por misil. Los fabricantes de Roland claman siete derribos. Posiblemente siete misiles se activaron por sus espoletas de proximidad, pero si siete aviones fueron derribados no fueron nuestros. Los argentinos no anunciaron ningún derribo a causa de los Roland. El resultado de las defensas antiaéreas argentinas debió ser desepcionante para ellos. Sobre unas 500 salidas sólo cinco Harriers cayeron o sea un 1 %. Los cañones de 30 mm. no fueron ningún suceso, y los SAM Roland, con mucho tiempo para prepararse para la batalla, erraron su oportunidad.

¿Que lecciones debemos nosotros recordar? La relativa importancia de las conclusiones a que nosotros arribemos variarán entre las FFAA, dependiendo de las amenazas, el presente arsenal y doctrinas. Yo dudo que algunas de las lecciones sean nuevas, no obstante como ya dije con anterioridad son vista bajo una nueva luz. Ciertamente, algunas conclusiones tienen que tener aplicaciones universales.

La lección más obvia que se demostró fue la necesidad del apoyo de la defensa antiaérea en profundidad. Las distintas FFAA adoptaron diferentes soluciones, pero el requerimiento escencial es que las defensas antiaéreas cuenten con alerta temprana y estén compuestas por sistemas de armas que cubran todas las alturas y distancias. Los aviones de defensa aérea deben tener armamentos que les permitan ver hacia abajo y disparar hacia abajo. Teniendo el Sky flash, misil que mira y dispara hacia abajo, declarado totalmente operacional en la OTAN, en los Harrier aún menos Mirages y Skyhqwks hubieran vuelto a sus bases.

Los sistemas de armamentos disponibles deben dar a los comandantes la flexibilidad de ejercitarse estratégica y tácticamente. Estos requerimientos deben reflejarse tanto en los diseños iniciales del armamento como los envíos subsiguientes a nivel industrial. En la última etapa de esta campaña se demostró claramente la necesidad de modificar sistemas y acomodarlos rápidamente a la luz de la experiencia operacional. El incremento de la guerra electrónica le otorgan al apoyo industrial un incremento de importancia.

La necesidad de una correcta integración de sistemas de armas y barcos fue subrayada. Existe también la necesidad de crear una autoridad única desde la primera etapa hasta su puesta en servicio con los ajustes y cambios necesarios dadas las circunstancias.

Navíos de pequeña envergadura son importantes elementos de las operaciones navales y una efectiva defensa contra estos es escencial.

Los satélites no eran parte de la actual defensa aérea pero sin duda son importantísimos en el comando y control de dichas operaciones.

Las Falklands nos recuerdan que la talla de los hombres es al menos tan importante como la calidad de sus armas. El corolario de esto, es que los mejores hombres merecen los mejores equipos.

Los misiles son más efectivos que las armas de fuego. Puede haber ciertos casos para estas, pero la defensa superficie-aire debe estar basada en los misiles.

Finalmente, todos los países invariablemente deben apoyarse en sus aliados, aunque vayan solos. Las Falklands no fue una excepción. No obstante, la libertad política en el uso de las fuerzas militares requiere un mantenimiento local de los equipos aunque estos hayan sido comprados en el extranjero. Por ejemplo, fabricar misiles bajo licencia como se hará con los Rapier en los EE.UU., para uso de sus fuerzas.

Concluyendo. Fue, no obstante, un inusual escenario en cuanto a la distancia, clima y logística, una estructura comprensiva de defensa aérea bajo la cual la Fuerza de Tareas salió airosa (en la figura 54 - la tabla de la B.Ae. - la mitad es de Harrier y la otra de misiles superficie-aire). Fue una defensa antiaérea en profundidad con equipos de la mejor calidad y en manos de hombres altamente intrenados y motivados. El enemigo se sintió constreñino, a millas de sus bases y reducidas sus oportunidades de supervivencia, uno de tres, cuando se acercaban al objetivo. Todos los sistemas se probaron asimismos en batalla. Los resultados de las armas que aún tienen que ser probadas es hipotético, mientras que los equipos que han actuado bien en combate y algunas veces a las luces del uso operacional, son equipos que los usuarios pueden depositar su confianza.

LECCIONES DE LA DEFENSA AEREA EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR

Por: Gral. Sir Frank KING, GCB, MBE, Asesor Militar, Shorts Brothers LTD.

Desde el principio de la Guerra del Atlántico Sur, la Shorts Bros. estuvo en una posición embarazosa, ya que en ambos lados misiles y aviones de carga eran usados extensivamente.

ARGENTINA

Sea Cat - en uso en la Marina

Tiger Cat - desplegado para proteger el aeropuerto de Port Stanley

Blowpipe - recientemente comprado por el Ejército para defensa antiaérea a bajo nivel.

Skyvan (avión carguero) usado en el continente para transporte de tropas y carga.

Yo debo agregar que el Ministerio de Asuntos Exteriores garantizó las licencias necesarias de exportación, por que en ese momento ellos no pudieron visualizar ninguna circunstancia en la que Gran Bretaña ataque Argentina. Tampoco pudimos nosotros.

GRAN BRETAÑA

Sea Cat - ha estado largo tiempo en servicio en la Royan Navy

Blowpipe - como complemento del Rapier, ha provisto al Ejército por los últimos años de protección a bajas alturas.

Belfast (avión de carga) - una vez usado por la RAF, tuvo que ser desafectado de un operador civil, para las cargas que eran demasiado pesadas o grande para C-130 Hércules.

No obstante esta representación, información detallada del campo de batalla es difícil de conseguir. Los héroes de la Fuerza de Tareas que volvieron partieron rápidamente a sus bien ganadas licencias. Las detalladas deliberaciones del Ministerio de Defensa no estarán listas antes de mediados de octubre. La cobertura de la prensa y la TV fueron, por necesidad, escasas. Naturalmente no ha habido contacto con los argentinos. De cualquier modo, el Ministerio de Equipamiento (material) le envió una carta gratificante a la Compañía, designando los derribos que pertenecen a nuestro sistema de armas y de ésta y otras fuentes se pueden delinear unas conclusiones generales.

Primero, el Sea cat. Este es dentro de los equipos modernos estandard, uno relativamente barato y usado en las armadas de 20 países en el mundo. En él encontramos un misil con una cabeza explosiva de 17 kilos, con un alcance operativo de 6 kilómetros y con un techo de 10.000 pies. En otras palabras, provee autodefensa contra los ataques a bajo nivel y a distancias relativamente cortas, además puede ser usado para el tiro superficie-superficie.

Normalmente la toma del blanco se hace visualmente al igual que el guiado del misil al punto de coincidencia con el blanco. De todas maneras, puede ser integrado a un sistema de control de fuego para proveer toma y seguimiento del blanco automático.

Seis derribos fueron acreditados por la Royal Navy, probablemente en aguas cercanas a la costa, usando toma visual del objetivo, cuando el radar de alerta no estaba en servicio. Los blancos eran mayormente una mezcla de Skyhawks y Miragges. Se sabe no hubo problemas técnicos. Estos los resultados que nosotros de alguna manera esperábamos y ninguna lección de significancia puede ser extraía. Ningún reporte del uso de los argentinos nos ha llegado.

El Tiger Cat está más conceptuado como una versión de uso terrestre del Sea Cat, con la ventaja distintiva de su lanzador de tres misiles, es liviano y móvil, como la carga de 2 Land Rover y Trailer. Fue emplazado por los argentinos en la defensa del aeropuerto de Stanley y estuvo en actividad desde los primeros momentos de la campaña. Ciertamente se acreditó al menos un Harrier pero como no tenemos los reportes a nuestra disposición, no se puede sacar ninguna lección del hecho.

El Blowpipe fue usado en ambos ejércitos. Es un misil que se lanza desde el hombro, de 14 kilogramos con una cabeza explosiva de 1,5 y opera con un alncace de 3,5 a 4 kilómetros. Es compacto, liviano y simple de operar por un solo hombre. Está actualmente en uso en ocho naciones. Tiene un sistema de guía visual, controlado por señales de radio y es vitualmente imposible que falle o siga a un señuelo.

Cuando fue dado de baja del ejército el cañón antiaéreo de 40 mm. se tomaron tres cosas en cuenta para su reemplazo:

a) Un ahorro significativo en hombres.

b) Mayor movilidad en el campo de batalla.

c) Mayor oportunidad de hacer blanco.

El Blowpipe gentilmente cubre estas necesidades.

De todas maneras, cuando fue desarrollado, dos opciones posibles se abrieron. La primera era seguir la forma ruso/estadounidense de misil con seguimiento infrarrojo como el Rede Eye o el Sam 7. Estos siguen los afluvios gaseosos calientes de las colas de los aviones y utilizan bien conocidas y probadas tecnologías. Pero tienen tres contras substanciales:

a) Psicológicamente la "caza de la cola" dada brinda una relativa inepticitud de atacar al blanco hasta que se retire de la escena de acción.

b) El extravagante uso de hombres y lanzadores cuando cuando defienden un punto clave.

c) Son fáciles de caer en trampas como las bengalas de los aviones israelíes en Beirut.

El ejército británico por ello eligió la segunda opción para producir su misil interceptor. Esta es de una tecnología un poco más difícil que requiere más entrenamiento. ¿Cómo funcionó en las Falklands?

La primera acción fue a flor de agua. Algunos aviones penetraron en el área del esquema de defensa y atacaron a barcos individualmente. Los infantes de marina dispararon seis misiles y lo más importante ellos también claman tres derribos -dos Mirage y un Skyhawk.

Este fue el mayor interés de nuestra compañía. Por algún tiempo, ahora hemos urgido el uso del Blowpipe para la defensa de pequeños barcos; barreminas patrulleros y otros. No obstante uno puede entender la adverción de las Armadas en dejar a sus hombres disparar desde sus hombros y desde las cubiertas de sus

barcos, esto no es de ninguna manera necesario. Montajes livianos y estabilizados pueden ser montados en puerto sobre las cubiertas de los barcos que navegan hacia áreas de peligro. Una lección que deberá grabarse en el corazón de cada marino es que por más elaborado que sea el plán defensivo, algunos aviones podrán entrar, no obstante la exigencia y perfecto funcionamiento de la Alerta temprana. La autoprotección indivídual de los barcos se transforma en la primera prioridad y en esto no sólo estoy pensando en barcos de guerra.¿ Que ocurre con el QE2 y los costosos barcos contenedores? El Blowpipe puede brindárles una asistencia disponiblemente barata en este papel. Sobre los ataques en tierra, en que los aviones eran menos numerosos o salvajes, repetiré la carta del Ministro: " Ahora es claro que el Blowpipe jugó una parte importante en campaña de las Falklands." Proveyó la defensa más efectiva a las fuerzas de tierra contra los ataques a baja altura. Fue emplazado en San Carlos y Bluff Cove y en apoyo de otras operaciones en el interior de las islas. Con una excepción, todos los aviones atacaron a las fuerzas de tierra volando a menos de 100 piés, usando el contorno del terreno. Ellos se exponían al radar de vigilancia rara vez hasta un máximo de cuatro kilometros y entonces había muy poco tiempo de alarma. Este problema era exacerbado con tiempo malo, nubes, bajas, niebla, poco nivel de luz en el fondo de los valles en las últimas dos o tres horas del atardecer y las dificultades del lugar de emplazamiento. Muchos de los blancos que encontraron al Blowpipe lo hacián al cruce o aléjandose a sea bajo las condiciones más adversas. No obstante esto, los andlisis prelimenares indican que el Blowpipe se acredito ocho derribos.

De los eventos de Bluff Cove yo ciento que dos importantes lecciones emergen de esto. La primera es que nosotros estabamos probablemente en lo cierto, en el Ejército Británico, en buscar un misil interceptor de este tipo. En el ataque a Gosse Greeen por parte del 2º de Paracaidistas, los Pucaras derribados estaban avanzando, esto distingue el hecho.El segundo es que si el operador milistico se habitúa a disparar contra blancos que vuelan a alta velocidad y a menos de 100 piés, éste adquirirá raramente menos de 20 segundos para localizar, medir y enganchar su blanco. Por ello, si las armas de este tipo están hechas para operar con un máximo de eficiencia, los operadores necesitan urgentemente algúna forma simple de alerta en el campo de batalla, al menos una que indique en que dirección vienen los atacantes.

Tenemos el reporte de un tercer país amigo, que los argentinos también usaron con efectividad el Blowpipe. Ellos dicen haber derribados dos helicópteros y un Harrier. El último fue confirmado por el piloto.

Finalmente. mí impresión general es que, por algunos años los soldados han debatido la vulnerabilidad y el uso de los tanques largamente, debido al desarrollo y empleo de grandes cantidades de misiles antitanques livianos y portables como otros tipos de cohetes y armas.

Está claro que los marines deben analizar críticamente el uso y el futuro de los barcos de superficie.

¿Que pasa con el hombre del aire? En la última guerra Gran Bretaña manufacturó más de 20.000 Spitfire y un número similar de bombardeos lancaster. Hoy en día, la fuerza dc montaje de aeronaves es aproximadamente de 1% de la cifra anterior combinada. Los Spitfire cuestan 70.000 L. Los aviones modernos cuestan aproximadamnete 300 veces más. Este incremento ha sido producto del engrandecimiento y mejoramiento de las defensas antiaéreas y de los misiles. Todavía el diseño de los misiles está en pañales . como ciencia. Esto predica la necesidad del desarrollo por parte de las Fuerzas Aéreas de esta buena área de armamentos, como oposición a sistemas puntales y con una visión muy crítica del papel futuro de los aviones. Son en un todo noticias excelentes para los objetivos de tierra y en este contexto, yo pienso particularmente en los hombres que ganaron la batalla de Waterloo -. El buén soldado de infantería. El, para mí re-

presenta el sector vital que se encuentra en crecimiento entre la muy compleja y revuelta economía militar. Y dado mi origen militar, yo naturalmente aprecio la pericia demostrada por el Regimiento de Paracaidistas y el SAS.

OPERACIONES HELICOPTEROS EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR

Por: El Mayor General John M. STRAWSON, CB, OBE, Asedor Militar, Westland.

Uds. deben recordar a uno de los Mariscales de Napoleón, creo que fue Lefebre, pero puede haber sido Augerau, cuando capturó un pueblo durante la guerra de la Península, exhortó a los habitantes reunidos, diciendo: "uds. deben estar muy felices de escuchar que yo vengo a traerles Libertad, Igualdad y Fraternidad, pero no se alegren mucho, pues al primero que meta la pata, lo fusilaré". En cierta forma, nosotros no debemos estar muy felices de lo ocurrido en las Falklands y tampoco debemos apresurarnos sobre las lecciones que se extraigan de ellas, de lo contrario estaremos metiendo la pata, lo que nos traería consecuencias desastrosas.

¿Que entendemos nosotros exactamente por lecciones? ¿Lecciones de quién, dentro de qué contexto, en que teatro de operaciones y en qué escala? Es muy fácil denotar si éste u otro sistema de armas funcionó mejor o peor y entonces explotar o corregir el éxito o las fallas. Igualmente es sencillo denotar las fallas dentro de la capacitación militar bajo las condiciones prevalecientes en el Atlántico Sur, y luego corregirlas con los equipamientos necesarios. Todas estas son fáciles. Pero debemos precaver las extrapolaciones a circunstancias totalmente distintas. Debemos preocuparnos de que los efectos de las operaciones de las Falklands se reflejen en las industrias y políticas defensivas de la OTAN y Gran Bretaña.

El punto más importante de este aspecto es no apresurarse en sacar demasiadas conclusiones y estar seguros que estamos haciendo las preguntas correctas. Muchos de nosotros, por supuesto, de la industria británica hemos hecho muchas preguntas al Ministro de Defensa y esperamos sus respuestas en cuanto a los reportes de los resultados de los equipos. Sin duda Lord Frakn hará algunas preguntas también.

Hay, desde siempre, una lección que se hace evidentemente a través de los conflictos, del primero hasta éste que simplemente ha reconfirmado. Dado un apoyo político y con adecuados recursos militares teniendo esto, lo que es decisivo es la calidad, el carácter, pericia, coraje, determinación, entrenamiento y liderazgo de la gente involucrada. (A continuación Texto en Francés) En la guerra, observo Napoleón, las tres cuartas partes están sobrellevadas por las consideraciones morales.

Ahora, sería bueno hacer tres preguntas. Primero, ¿ cuál fue el requerimiento militar para las operaciones en las Falklands?. Segundo, ¿ cómo y cuánto ayudaron los helicópteros ?. Tercero, ¿ qué podemos sacar como concluciones ?. Con respecto a la primera, los requerimientos para toda operación exitosa son casi siempre los mismos. Uno debe contar con cinco cosas: información, poder de fuego, mobilidad, comunicaciones y abastecimientos, todo esto dentro de un comando y control propio. Mezclando estos ingredientes apropiadamente, uno arregla su propia seguridad y su ordenamiento para aplicar la violencia en virtud de desanimar a su enemigo. Y el helicóptero ayuda a hacer todas estas cosas para usted. Adquiere información, teniendo su propia coalición de movilidad y poder de fuego, es un excelente comunicador, pertenece a una clase propia por sí mismo como vehículo logístico y es indispensable para el comando. Como Cleopatra el helicóptero es algo de una variedad infinita. Aunque es capaz de dar todo este monto de beneficios, la puesta de estos debe ser tomada con ciertos remilgos. Tomando momentaneamente el paralelo Shakesperiano, de Falstaff, en que el entendimiento no se encuentra

solamente en él, si no que la causa del mismo se halla en otro hombre, por ello el helicóptero no posee en sí mismo todas las cualidades militares escenciales que he listado, pero mejora su poseción mediante otros instrumentos de guerra.

¿ Que fue por ejemplo lo que le brindó a la flota su libertad de maniobra ?. Fue la visión antisubmarina y antisuperficie provista por los helicópteros. ¿ Que fue lo que brindaba la velocidad, potencia de fuego, comunicaciones y abastecimiento a la fuerza de asalto ?. Era la capacidad de unir los barcos con la costa. ¿ Que posibilito a los cañones de 105 mm. de estar en los lugares correctos y seguir haciendo fuego ?. Fue el helicóptero. ¿ Quién distribuyo abastecimientos, desembarco partidas clandestinas de reconocimiento y combate, despligue de Abastecimientos y Materiales de uso para rescate de sobrevivientes ?. La lista continúa. Y además piensen el beneficio que hubiese sido los helicópteros de Alerta Temprana (dos de ellos han sido embarcados hacia las Falklands en el HMS Illustrious. Es decir, el helicóptero no es en sí mismo un agente de seguridad y violencia. El brinda la oportunidad para que otros agentes exploten su total potencialidad. Y si yo quisiera sintetizar lo que representó el helicóptero para la Fuerza de Tareas, en una sóla palabra, diría que él proveyó el impulso, impulso desde que la Fuerza de Tareas dejó estas costas hasta el momento de la victoria, impulso desde el principio hasta el final, impulsos de todo tipo y manera, en el mar, logísticamente, en ataque, en rescate, en tierra, un impulso que era simultaneamente irresistible y triunfal. Tan breve como el alma de la chispa inventiva, por ello el impulso es el alma de las operaciones ofensivas exitosas. No se pueden hacer sin él.

He respondido la primera pregunta y casi parcialmente la segunda, pero para ilustrar y dar alguna idea de "wie es eigentlich gewesen ist" que a qué realmente se parece, este cortometraje, que no trata de comprender todos los aspectos, pero de hecho lo hace, yo creo representa la forma con que los helicópteros ayudaron a la Fuerza de Tareas a hacer las tres cosas que tuvo que hacer: arribar a las Falklands, a la Costa y a Puerto Stanley, y que como ustedes saben muchas de estas tareas se realizaron bajo las condiciones de tiempo más espantosas.

Espero que ustedes tengan alguna idea sobre los helicópteros involucrados y la suerte de tareas que realizaron. Lo puede sintetizar de esta forma.

En el pasaje de las Falklands, aparte del abastecimiento vertical, las comunicaciones y el entrenamiento, la gran contribución de los helicópteros fue provista por su efectiva detección antisubmarina diurna y nocturna y en todo clima no hubo interferencia de submarinos. Como el Director de la Guerra Aeronaval expresó: " Los Escuadrones Antisubmarinos volaron constantemente para mantener cuatro aeronaves en servicio. Esto significó cuatro veces más el tiempo normal de vuelo ".

No debemos olvidar que tanto en el viaje como en las Falklands el Lynx Naval proveyó el éxito total en la protección contra navíos de superficie y todos los misiles Sea Skua disparados (creo que fueron seis) alcanzaron sus blancos.

Mientras las operaciones Antisubmarinas y contra barcos de superficie continuaban, tal vez la contribución más dramática (por que estas actividades se desarrollaban con acciones de combate) fueron antes y durante el asalto a las islas. No es secreto, yo pienso, que nuestros helicópteros volaron con nuestras Fuerzas Especiales desde lejos en el mar, en la obscuridad y con frecuencia con muy malas condiciones meteorológicas. Y del resultado de estas patrullas dependía, por supuesto, el éxito del asalto.

Y durante el asalto propiamente dicho, fue, como se me ha indicado, que los helicópteros proveyeron y mantuvieron el impulso mayor. En el primer día solamente siete Sea King levantaron algo así como un millón de libras de equipos y abastecimientos y entre 500 y 600 tropas. La utilidad de los mismos fuera de lo común, estaban continuamente exigidos al máximo y su disponibilidad fue al 100% normal.

Por supuesto, no debemos olvidar la otra cara de la moneda -los daños y pérdidas sufridas por nuestros barcos y la respuesta inmediata de los helicópteros en el rescate de los sobrevivientes- tanto de balsas o de aguas heladas o como en el caso del Sir Galahad desde el castillo de popa envuelto en densa humareda y con municiones explotando en derredor. La performance brillante de las máquinas fue sobrepasada por la pericia y valor de sus tripulantes.

Debemos recordar también lo que se dijo sobre la velocidad en rescatar heridos, tanto en el mar como en las batallas en tierra para ser puestos bajo cuidado médico. Como los médicos han reportado -la llave de tantas vidas salvadas fue la pronta acción en llevar los heridos ante las facilidades sanitarias Simplemente esto no podría haberse hecho sin helicópteros.

Y entonces fue la batalla terrestre -día tras día los Sea King transportaron soldados, cañones de 105 mm., municiones, equipos, abastecimientos, aproximándose más y más a Puerto Stanley. Esta movilidad aérea y reabastecimiento fue crucial para el implacable progreso con el cual la voluntad y habilidad del enemigo fue dada por tierra hasta el cese total en conjunto.

No obstante, que el Sea King fue la "Estrella del Show" como (el Subsecretario del Parlamento para Compras de Defensa) el Sr. Geoffrey Pattie ha dicho, debemos también poner en nuestras mentes que el Lynx Naval también lo fue, sin una sola pérdida y que los helicópteros del Ejército también lo fueron. Como los Scouts, los Royal Marines y el Cuerpo del Aire del Ejército reportaron "trabajaron excelentemente a través de las operaciones de apoyo cercano, reconocimiento, reabastecimiento de municiones, despliegue de patrullas y evacuación de heridos. Su confiabilidad está fuera de discusión". Los Gazelle también trabajaron en misiones de enlace y aprovisionamiento.

Hay de todo esto, tal vez, lo que la madre de Hamlet puntualizó, el peligro de protestar demasiado, por ello creo haría bien en traer a esta parte de la charla, a recordarles lo que el Secretario de Defensa John Nott dijo en la Casa de los Comunes el 1 de julio:

"Durante todas las operaciones de las Falklands nuestros helicópteros
"han ejecutado la tarea magnificamente. Ellos volaron en todo tiempo para pro-
"veer apoyo de Alerta Temprana a la Fuerza de Tareas, para llevar a cabo el re-
"conocimiento y el transporte de tropas, abastecimientos. Los helicópteros de
"asalto fueron muy exitosos en el ataque terrestre... y esto fue claramente de-
"mostrado ya que el apoyo del helicóptero es vital para la batalla terrestre.
"Es difícil ver una situación en que pudiese haber demasiados helicópteros dis-
"ponibles para nuestras fuerzas".

Dos de mis tres preguntas han sido contestadas. Con respecto a la tercera, las conclusiones deben ser sacadas por cada uno. Yo creo que asentiré que sin la capacidad única de los helicópteros hubiera sido imposible retomar las Falklands sin dicha expedición y economía y su actuación en la contribución a la protección de la Flota, al montado de los asaltos desde los barcos a la costa, transporte de hombres y materiales a tierra, estos fueron indispensables.

La retoma de las Falklands se caracterizó por la velocidad y la improvisación, características inherentes al helicóptero mismo. Fue un ejercicio de rápido despliegue y uso de la fuerza, y la versatilidad en mantenerse el impulso demostró que el helicóptero no es un comodín para todos los usos, pero es un experto.

Las conclusiones finales relevantes a los helicópteros, a mi criterio son estas:

1) *Cuán vulnerable es una armada moderna sin la protección sofisticada de los equipos de lucha antisubmarina, y para la Royal Navy cuán escenciales son sus transportes antisubmarinos y las fragatas Clase 23 y sus EH101s.*

2) *Cuán vulnerable es una armada moderna a los ataques aéreos a pesar que los requerimientos de Alerta Temprana necesitan armas aire-aire, en ambos casos los helicópteros tienen su parte.*

3) *Cuán fácil es adaptar barcos mercantes para aceptar helicópteros.*

4) *Qué tan bien y continuamente los helicópteros ejecutaron sus misiones en pésimas condiciones de meteorología, excediendo el tiempo de vuelo y mantenimiento constantemente.*

5) *Cuán escenciales son en evacuación de heridos e infinitamente efectivos en rescates.*

6) *Cuántas escazas pérdidas han habido por distintas causas -acciones enemigas, malas condiciones, accidentes, etc.*

Pero..

Yo no iré en detalles técnicos. Estos emergerán de los análisis de los usuarios y fabricantes. En lo que a mi me atañe aquí es subrayar cómo los helicópteros permitieron a nuestra armada y ejército en moverse alrededor del mundo para defender los intereses de la Reina.

a. *Lo que encabeza mi lista de compras futura no es una pieza de equipo. Es lo que nosotros en Gran Bretaña debemos perpetuar, el sistema que produce los hombres y los líderes de nuestras FF.AA.*

b. *Segundo, como lo que Robert Brigdes una vez observó "la estabilidad es balance y la sabiduría descansa en la maestría de administración de lo imprevisto". Nosotros debemos decir por lo tanto que no puede haber muchos errores en las FFAA de Gran Bretaña. Designadas primeramente para otros propósitos, que pueden restaurar con tanta maestría la estabilidad en la contingencia, que no era imprevista, pero ciertamente no estaba preparada.*

c. *Tercero, ya que la única forma de predecir el futuro es tener el poder para formarlo, quiero yo sugerir a aquellos que tienen el poder de dar forma al futuro de la política defensiva es asegurar que nosotros preservamos el balance que en el presente nuestras FFAA detentan. Y si ustedes quieren saber como, les nombraré dos libros, que sin el poder de predecir el futuro lo hacen. Me refiero por supuesto al ...*

d. *Finalmente, la receta para mantenerse fuera de problemas ... Yo habría pensado que hubiera sido posible obtener la posición de las Falklands... agregando un cuarto punto... Si decidimos, como yo asumo que será, de mantener esas islas y si nosotros deseamos seguir sin problemas ahí, entonces aparte de otras cosas, nosotros necesitamos tantos helicópteros como sean necesarios.*

EL USO DE BLINDADOS EN LAS FALKLANDS

Por: Brigadier Harry HOPKINSON, ALVIS Limited.

Ya estamos dentro del segundo día de este oportuno y valioso estudio de la operación Atlántico Sur. Pero, antes de hablar sobre los blindados, es decir, que en semejante asamblea internacional de agosto, estuve tentado de arrojar mis notas, que tratan de una pequeña pero significativa parte de la campaña terrestre, y hacer un replanteo.

Ya escuchamos sobre Estrategia y Comando de acciones Navales, Aéreas, Misilísticas y de Helicópteros. Por lo tanto, tal vez haya mérito en seguir "el hedor de la batalla" mencionado por el General Sir Frank King con sus "Paras" y sus "Marines", que utilizando blindados comenzó con un gran interrogante y terminó con un gran éxito. Probado que podrían más que vérserlas con el clima, un terreno singular, múltiples tareas y aún así, los blindados demostraron su versatilidad, flexibilidad, movilidad, capacidad y poder de fuego. El Scorpion fue el vehículo para el terreno.

Por razones obvias estoy tratando de evitar un tono de ventas, pero, esta campaña nos ha permitido probar un vehículo que hemos estado utilizando con AMF y que tenemos oferta para el Ejército e Infantería de Marina de los EE. UU., en su versión RDF (mulipropósito).

Tenemos hoy aquí un comandante de la tripulación que estará encantado de contestar sus preguntas a la hora del té, sobre como se comportaron las tripulaciones de los Scorpion en las Falklands, que volaran a Washinton el mes pasado.

Al principio, se sugirió que por lo menos se debería mandar dos escuadrones de vehículos a las islas Falklands, pero debido al espacio de bodega disponible, se redujo a dos tropas de "Azules" y los "Royal", consistentes de dos Scorpions y dos Scimitars en cada tropa y un vehículo Samson para recuperación, principalmente usado para reabastecimiento de pertrechos. Realmente, el tiempo no fue suficiente, si no más que para el chequeo normal de movilización. Se adozaron, a los lados del vehículo cajas que contenían el equipamiento "Artico".

Al principio muchos dudaron del potencial de estos vehículos livianos de orugas en las Falklands y un estudio de ingeniería virtualmente detuvo su aplicación hasta establecida la cabecera de puente, porque los mapas mostraban numerosas áreas intransitables. Mas tarde, estas áreas mostraron ser perfectamente adecuadas para estos vehículos que solo ejercen sobre la tierra una presión de 5 libras por pulgada cuadrada. Al poco tiempo, quedó en claro el concepto y totalmente aceptado que los vehículos cubrían todos los tipos de terreno desde barro y pantanos hasta la roca basáltica.

En la isla Ascensión, camino a las Falklands, se encontraron las tripulaciones con sus vehículos y fueron probados los cañones, inclusive las municiones Uspatec para el cañón Rarden de 30 mm.

El acercamiento inicial a la cabecera de playa fue a bordo del HMS Fearless, los vehículos fueron transferidos al LCU para apoyar a 40 comandos en el asentamiento de San Carlos y después a los dos "Para" que desembarcaron luego en Puerto San Carlos. Ese mismo día se utilizaron los vehículos para patrullar las playas, pero no fueron seguidos por las tropas a causa de haber demasiados "desconocidos".

La tarea inicial de las tropas fue batir con fuego directo e indirecto al enemigo en las colinas circundantes, probaron así lo difícil del terreno y el problema que presentaban las alambradas enrollándose en los engranajes del vehículo. Debieron dejarse de lado los planes iniciales de transportar los CRV (T) (vehículo de combate y reconocimiento de oruga) por medio de los helicópteros CH-47 Chinook, dentro del territorio enemigo, a causa de la pérdida del barco portacontenedores Atlantic Conveyor y la mayoría de los Chinook. Pronto comenzaron los ataques aéreos enemigos a objetivos en tierra, un especialista dio instrucción en los principios básicos del "disparo a vuelo a baja altura" y pronto pudimos observar el impacto del cañón Raden de 30 mm. en un Skyhawk. Otras tareas incluían escoltar a los Volvo Snocat en convoy durante el día y la noche y transportar la infantería en los AFV (vehículo de combate blindado).

En raras ocaciones, cuando algún vehículo se empantanaba en algún agujero hecho por un disparo de 105 mm. etc., era rapidamente extraído por la sobervia energía cinética de las sogas de arrastre. En estos días iniciales, los vehículos actuaron bajo un feroz fuego de artillería y disparos de morteros, pero no sufrieron impactos directos. Lo mismo podemos decir, por suerte, cuando fueron utilizados los cañones sin retroceso de 105 mm. y lanzacohetes.

Después de proveer un servicio de taxi a miembros del Tercer Batallón de Paracaidistas que regresaban a Estancia House, ambos grupos tomaron rumbo sur hacia la 5º Brigada en Bluff Cove. Esto implicaba pasar la cadena central de colinas, área totalmente desconocida y, por primera vez se enfrentaban con la posibilidad de encontrar campos minados. Se encontraron con varios grupos de infantería enemigos, pero los principales problemas a enfrentar fueron: tierra demasiado suave, densa niebla, colinas escalonadas y un viento helado. Este movimiento, que se esperaba tomara 36 horas fue completado en 6 horas sin más problema que un engranaje y una banda o cadena rotas las cuales fueron reemplazadas con facilidad ya que los vehículos llevaban repuestos para estos casos.

Alrededor del 8 de junio se presentaron varias ocasiones en que los vehículos debieron enfrentar andanadas de aviones volando a baja altura, fueron repelidos por los cañones Rarden de 30 mm. de los Scimitar y los GPMG, a veces disparados al mismo tiempo; no solo se apuntaba que fueran fácilmente captados por los Rapier SAM.

En puerto Harriet realizaron una serie de tareas en apoyo de los Cuardias Escoseses y de Gales donde los campos minados se convirtieron en una verdadera dificultad. Las dos tropas fueron utilizadas con frecuencia para avanzadas bajo observación enemiga y fuego de artillería y morteros, en una ocasión rescataron un pelotón de Guardias Escoseses en una posición adelantada que sufrió considerables bajas. Después de una ardua y peligrosa misión los Guardias fueron reintegrados a salvo, a Bluff Cove para asaltar Wireless Ridge, las condiciones del terreno empeoraron a causa de la densa lluvia. Cada Scorpion llevaba 97 proyectiles extras de 76 mm. y cada Scimitar 285 proyectiles extras que debían ser almacenados pero normalmente viajaban con los vehículos.

El ataque del 2º "Paras", se llevó a cabo en tres fases, con apoyo de blindados en cada una de ellas. Al comenzar este ataque, en una hondonada, tras una colina, se pudieron divisar vehículos blindados enemigos, probablemente LVPT; mientras los vehículos maniobraban tomando posición para atacar con munición Patec a un alcance de 800 mts., se desató una repentina tormenta de nieve que oscureció el objetivo, impidiendo el combate. Durante las dos primeras fases se incluyó fuego nocturno, utilizando miras intensificadoras de imágenes. Las tareas incluían ataques de distracción, abrir nuevas rutas, acarrear a la infantería y su equipamiento y vérselas con la evacuación de bajas. El vehículo lider del 4º grupo, se topó con una mina antitanque de 14 lbs. que dañó

ambas orugas y algunos engranajes, levantando al vehículo de 2 a 4 pies. Las placas de la panza se doblaron, pero no hubo penetración y la tripulación evacuó sin más que un dolor de cabeza; teniendo en cuenta el tamaño de la mina, fue una experiencia afortunada para un vehículo de 8 toneladas. Finalmente, podemos ver los vehículos sobre Pto. Stanley y ayudando al 2º Para en su entrada final.

LECCIONES:

Es importante que existan estructuras adecuadas de control y comando, es por esto deseable que se envíen, para este tipo de operaciones, Escuadrones y no tan solo tropas independientes sin vehículos, ni tripulaciones de relevo. En 3 1/2 semanas, las dos tropas apoyaron a cada una de las ocho Unidades Mayores y no es fácil llevar a cabo un eficiente control de recursos a nivel de las tropas cuando tienen movilizaciones que implican cruzar la cadena central de colinas en ambas direcciones en espacio de dos días. Este constante movimiento de reagrupación entre las unidades, desacostrumbrado para los requerimientos del Scorpion, no ayudó, y probablemente las dificultades mayores se sintieron en el abastecimiento de combustible y municiones. La movilización excedió largamente las expectativas de todos los comandantes involucrados en las operaciones, y también provocaron la admiración de varios isleños. La experiencia ganada en el Artico previamente con el AMF preparó a las tripulaciones para este tipo de tareas, de todas maneras, un comandante de tropa que salió de su vehículo y se enterró hasta las rodillas en un turbal, se sorprendió de que el vehículo ni siquiera quebraba la superficie. La confiabilidad del vehículo, haciendo un promedio de 400 millas no tuvo problemas particulares, aunque las baterías se hayan agotado un poco.

Los cañones se portaron bien, una tripulación disparó 17 cajas en 40 minutos sin parar. La tripulación se sintió frustrada por que las miras laser LV10 mandadas por la USH Avimo, no llegaron, se cree que fueron hundidas junto al Sir Gallahad. Se notó la ausencia de potencia transversal, pero las miras II fueron un gran éxito ya que la mayoría de los encuentros terrestres se realizaron durante la noche, y que difícilmente había más de ocho horas de luz al día.

Indudablemente el entrenamiento básico individual, preparó a las tripulaciones para la supervivencia y el eficiente mantenimiento y operación de los equipos, como siempre fue valiosa la armonía y el trabajo en equipo de las tripulaciones, resaltando por sobre todo la confianza en los procedimientos normales de entrenamiento.

Fue sorprendente que los blindados Panhard 90 y los LVPT argentinos no presentaran batalla, de todas maneras se reportaron, en las etapas iniciales de la operación, empantanados fuera de Puerto Stanley y fueron replegados los vehículos anfibios para el transporte de personal regresaron a la Argentina. Los Scorpion y Scimitar estuvieron siempre preparados para el ataque y no se arriesgaron en movimientos por los flancos.

El Brigadier Tony Wilson, Comandante de la 5º Brigada dijo: "Nuestra fe en las orugas está totalmente justificada", recordándonos de esta manera el antiguo interrogante de ruedas u orugas, que continúa presentándose, de todos modos, creo que es bastante claro por lo que acaban de escuchar, que ningún vehículo de ruedas podría haberse desempeñado satisfactoriamente en estas condiciones climáticas y ambientales. Hemos diseñado un vehículo, el Streaker, como consecuencia de las Falklands.

No hay duda que aún un pequeño blindado, le dio a los comandantes la oportunidad de ganar y mantener la iniciativa, y golpear al enemigo desde todas las direcciones, seguirlo, y realizar otras funciones.

Indudablemente fueron una útil avanzada para las tropas pero sería difícil aplicar las lecciones aprendidas en las Falklands al Teatro de Operaciones europeo, por la ausencia de blindados o algunos recursos anti-blindados, y por supuesto ningún tipo de NBC.

Para concluir:

a) Es una lástima que no hayan ido a las Falklands otros blindados livianos, incluyendo Striker, Swingfire y APC; y ambulancias y vehículos de comando blindados, no obstante, el incremento logístico involucrado.

b) No fue posible probar el trabajo en equipo entre Infantería, blindados y helicópteros, lo que hubiera facilitado las operaciones.

c) A pesar de todo, los blindados fueron útiles y necesarios.

d) Estamos previendo para su uso en los vehículos blindados de combate (AFV) de 8/19 ton. cañones de 60, 70, 90, 105 mm., de gran poder destructivo, Trigat, ATGW (Arma Guiada Antitanque), GAGW, y cañones antiaéreos, que son los más adaptables para su transporte en AFV livianos para:

- *Vigilancia, Adquisición de blancos, TAD POLE, Misiles computarizados, Video displays, Señuelos laser y dispositivos de alerta, Lanzadores verticales, Armamentos tales como ADATS, GA/ATGW, municiones, infinidad de nuevas armas y dispositivos.*

e) Hemos escuchado que existen los siguientes proyectos:

- *Vehículo a oruga liviano con misil Tierra-Aire Sea Dart.*
- *" " " " " " " " Rapier.*
- *" " " " " un mejor cañón antiaéreo Gatling.*

f) Todo ello está bien, pero la batalla terrestre de las Falklands se ganó con una tropa de Infantería convencional y bien entrenada, con vehículos y equipos standar, sin temor. Seguramente, la lección principal debe ser:

- *Mantenga lo simple, pero efectivo:*
- *Recuerde a la tripulación que debe operar en todos los climas, y en cualquier condición.*

Tripulaciones quienes, como los Infantes de Marina, los Paracaidistas, los Guardias, Gurkhas, Artilleros y Zapadores, participaron en una sucia y pequeña guerra, donde la disciplina de batalla y las visiones y horrores de la muerte y destrucción comenzaron temprano. Donde se necesitó entrenamiento, fuerza de carácter, don de mando, trabajo de equipo y lealtad para desafiar al medio ambiente.

Si se la compara con los recientes disturbios de Medio Oriente, fue una guerra miniaturizada, pero fue una guerra; y espero que todos nosotros -involucrados o no- podamos recordar que el soldado, en sí mismo, es lo que cuenta en el final. El balance entre éxito y fracaso es muy estrecho.

MISILES DE MAR RASANTES EN LA GUERRA DEL ALTANTICO SUR

Por: el Mayor Gral. Ken PERKINS,CB, MBE, DFC, Asesor Militar del Grupo Dinamycs de la British Aerospace.

En las operaciones en las Falklands los misiles antibarco hicieron considerables impactos en el público y en sus blancos. No obstante no son nada nuevo. Los aviones Kamikatze en la guerra del Pacífico fueron sus antecesores, y está reconocido que un avión volando contra la cubierta de un barco es un blanco más dificil que uno que presenta el perfil de bombardeo y aún quedan más lecciones sobre los Kamikatze y volveré sobre el tema. No obstante, que el suministro de los pilotos Kamikatze era escazo y que las tácticas estuvieron restringidos al Japón y que no sobrevivieron a la II Guerra Mundial. No fue hasta que la tecnología lo permitió, el que un misil volace a pocos piés sobre el agua con sus propios sistemas de guiado, para salvar las dificultades a esta altura en que los barcos han vuelto a ser vulnerables a los ataques de misiles desde cualquier lugar y ángulo desde el nivel del mar al tiro vertical.

La campaña de las Falklands fue exaltada por la amenaza de los misiles de mar rasantes en comparación con otros misiles pero examinando a estos de hoy en día y conociendo el peligro que representa, debemos mantener el problema en la perspectiva que no desmerezca la amenaza de los otros misiles. Actualmente nos encontramos en el juego de las amenazas y contramedidas y visto desde ciertos aspectos el misil de mar rasante es menos letal que un misil en altura, si uno está al tanto de su aproximación.

Fue, por supuesto, para incrementar los problemas de defensa que el misil de mar rasante fue puesto en servicio. Su perfil de vuelo bajo lo hace dificil de detectar, además que el punto de lanzamiento, tanto desde el aire o desde un barco, estará fuera del alcance del radar del blanco. Su poca reflexión al radar y su proximidad al agua, propone problemas de detección desde el comienzo y deja poco tiempo a la defensa para reaccionar adecuadamente. No obstante, depende del tipo de sistema de guiado que el misil de mar rasante sea más fácil de engañar que un misil en picada a velocidad supersónica y desde un ángulo, los misiles de mar rasantes generalmente son subsónicos; un misil subsónico es más maniobrable que el supersónico.

Hechemos una mirada a los misiles disparados en las Falklands. El primero que se lanzó fue un Sea Skua, es un arma de helicópteros y puede ser disparado desde cualquiera que tenga un radar apropiado; su modo de empleo es soltarlo verticalmente, se enciende y comienza a volar rasante al agua, guiado de un modo semiactivo por la iluminación radárica provista por el helicóptero. El Sea Skua fue puesto en servicio hace poco y no había sido declarado operacional cuando salío a navegar con la Fuerza de Tareas. Y en una noche negra, con tormenta y el mar embravecido, fue su primer lanzamiento operacional hundiendo un barco patrullero y dañando otro. Durante la campaña de las Falklands siete misiles fueron disparados y se lograron siete impactos. El Sea Skua fue diseñado para operar contra buques patrulleros y navios de similar envergadura, por esto necesita que vuele a muy baja altura para alcanzar al navío en el casco. Hay tres posiciones de altura y una para mar embravecido, de este modo al programarse el misil para condiciones adversas como ésta, los navios pequeños obtienen cierta protección. No obstante, el Sea Skua ha hundido un barco, dañado todos los otros blanco a los que ha sido disparado y logró conguistar las tempestuosas aguas del Atlántico Sur, y será conniderado seguramente como una amenaza en cualquier parte.

El Exocet alcanzó los encabezados de las noticias con mayor proporción que el Sea Skua, simplemente por que el periodismo estaba allí y además significó

la primera pérdida considerable de la Royal Navy desde la II Guerra. Este fue el Sheffield, destacado en una misión de piquete de radar, cuando fue hundido. El Exocet fue lanzado desde un Super Etendart en momentos que los británicos pensaban que los argentinos aún no poseían operacional dicho misil. El barco supo de la presencia del avión, con bastante anterioridad, no así del misil, lo que significó muy escazo margen de tiempo para tomar medidas efectivas. El hecho es que el misil no estalló, y aún conteniendo una buena cantidad de combustible dió origen al fuego en el puente, al cual había alcanzado. Luego cinco Exocet más fueron lanzados, pero ya en conocimiento de la amenaza, ninguna nave fue hundida. Una fue alcanzada por una batería de tierra y la onda explosiva destruyó la plataforma del helicóptero, pero siguió operando. Un mercante, el Atlantic Conveyor, fue alcanzado por un misil dirigido hacia un barco de guerra, pero fue exitosamente engañado por un señuelo y fue cuando se dirigió hacia este mercante, que desafortunadamente no tenía medidas de protección alguna.

Antes de considerar las tácticas de defensa, miremos a algunos otros misiles típicos.

El Harpoon de los EEUU es un misil de vuelo rasante para mar, es lanzado de varias formas desde barcos de superficie, submarinos o aeronaves. Es un misil de gran tamaño, cuatro metros y medio y con un alcance de 100 Kms.. Como el Exocet debe ser programado antes de ser lanzado y depende de un director inercial hasta que la cabeza guía comienza a funcionar en pos del blanco de un modo activo, en su fase final. Su perfil es bastante bajo en la mayor parte del vuelo y va casi rasante a medida que se acerca al blanco y la maniobra final puede ser la continuación de dicha trayectoria (rasante) o que se eleve y luego se zambulla sobre el blanco. Fue puesto en servicio a mediados del 70.

El Kormoran, un arma alemana lanzada desde el aire similar en varios aspectos al Harpoon. Vuela a unos 20 metros de la superficie usando su navegador inercial y a escazos kilómetros del blanco desciende a 4 metros.

El AS-6 Kingfish es un misil soviético. En realidad es un misil crucero y muestro la foto sólo para recordár a la audiencia que los soviéticos poseen misiles de lanzamiento aéreo y estos deben ser incluídos entre los de vuelo rasante, no obstante que sus detalles no son muy conocidos.

Ahora consideremos la defensa contra estos misiles. El primer requerimiento es la alerta temprana, preferentemente la aérea, así el atacante no quedará debajo del horizonte del radar. Colocarse en la mente que los datos deben ser obtenidos no sólo desde la plataforma que lanzó el misil, sino por ejemplo desde un avión de reconocimiento que informe a otro de caza o a un barco. Con un alerta temprana adecuada el ataque puede ser anulado aún antes de que el misil sea lanzado.

Si el misil es lanzado con éxito y se mantiene de esta forma en su vuelo antes de ser detectado. En este punto ambos métodos de defensa activa y pasiva pueden ser empleados. El Chaff fue empleado en grandes cantidades en el Atlántico Sur, este puede ser utilizado en función de "seducir" al misil. Se eleva en forma de nube sobre el blanco, quien entonces comienza a navegar, dejando al misil, si éste no ha sido engañado, volar hacia chaff. Otro método es bajarlo mediante el uso de helicópteros. Las CME también entran en el juego, no obstante algunas cabezas guía entrarán automáticamente a funcionar sobre el engaño. La cabezas dobles radáricas e infrarrojas, hacen la "seducción" mas difícil.

El trabajo de destruir al misil atacante dependerá en primera instancia de los misiles defensivos. Un gran número de misiles defensivos están siendo convertidos en misiles antimisil, habiendo sido designados peviamente como antiaero-

naves. La conversión tiene problemas en cuanto a las espoletas y al altímetro. Un solo sistema existe, y éste es el Sea Wolf, que fue diseñado desde sus comienzos como sistema antimisil. No había sido probado contra aeronaves, hasta que en las Falklands derribó tres de cuatro Mirages. El misil antimisil necesita tener tres características fundamentales: ser totalmente automático, pues no hay tiempo para operaciones manuales, precisión mortal y la y la habilidad de cubrir cualquier cuadrante vertical hasta el nivel del mar. El seawolf hace todo esto sin la intervención del hombre en el sistema, durante las pruebas abatió un proyectil de 4,5" en vuelo, también es óptimo para el "pervil zambullidor" de los misiles soviéticos, ha sido programado para el Exocet. Un buen sistema de misil deberá cubrir unos seis kilómetros y destruir un misil entre esta distancia y momentos antes de que el misil alcance al barco. Está reconocido que la amenaza se ha incrementado, estas son algunas consideraciones y se necesitará un incremento de la potencia de fuego misilística. Esto nos lleva a el lanzamiento vertical con considerables ventajas.

La contención final a cargo de una defensa basada en cañones es para algunos escensial. Un arma de éstas sólo puede ser la opción final y aún así, al destruir al misil a corta distancia, no prevendrá al barco del efecto de la onda expansiva. Los Kamikatze en la II Guerra Mundial en el Pacífico, no obstante haber sido alcanzados repetidas veces llegaban a su blanco. Supongo que ha de ser mejor morir con el tableteo amigo de una ametralladora en nuestros oídos que en "silencio".

El potencial de los misiles rasantes no se ha perdido en las Armadas pequeñas. En este mundo emergente una potencia pequeña tiene la oportunidad razonable de dominar sus propias aguas, no obstante ante la posiblidad de una amenaza considerable. Teniendo una costa con ciertas coberturas naturales una pequeña armada con buques patrulleros pueden dominar un área considerable. Pudiendo usar un radar propio aunque ésta sea una desventaja contra los barcos misilísticos, que tienen un mástil radárico más alto y por ende mayor distancia de captación. La mayoría de las Armadas emergentes aún no tienen la sofisticación del uso de datos en conjunto con aviones de reconocimiento y barcos patrulleros, pero esto vendrá seguramente con el tiempo.

Antes de delinear algunas conclusiones miremos un poco hacia adelante. El exocet fue relativamente fácil de "seducir". Sin duda Aerospatiale está trabajando en esta falla. Aquí tenemos un misil en desarrollo que entrará en servicio en un año o dos y que no será factible su "seducción"; el SEa Eagle. Al presente ha sido diseñado para lanzamiento aéreo, la versión de superficie está también en desarrollo. Será capaz de asimilar datos y hacer una selección de blancos, por ejemplo pasar entre los dos primeros blancos y batir el tercero. Navegar con un rumbo errático, elevarse a intervalos para ajustar su navegador inercial y así seguir.

Finalmente, las consideraciones sobre los misiles de mar rasantes y su defensa nos llevan a las mismas lecciones que vimos cuando consideramos la defensa aérea:

a) La necesidad de una defensa total en profundidad. Esto requiere alerta temprana y sistemas de armas que cubran todas las alturas y distancias. Cubrirse de las aeronaves que volando bajo lanzan sus misiles rasantes, aeronaves que miren y disparen hacia abajo armas como el Skyflash (BAeDG es la única arma específica en su tipo en el mundo).

b) Los sistemas de armas deberán permitir a los comandantes el ejercicio de la flexibilidad, un requerimiento que debe reflejarse en el diseño original y en el suministro individual. Las Falklands demostraron la necesidad de modificar los sistemas según las circunstancias de la amenaza.

c) *Con este incremento de amenazas las necesidades deben integrarse por entero a los barcos sus sistemas de armas.*

d) *La importancia de los misiles de mar rasantes y la defensa contra ellos.*

e) *Los hombres son más importantes que los equipos, los últimos brindarán su potencial solamente en manos de verdaderos profesionales.*

f) *Finalmente, como defensa misilística los misiles antimisil, son más efectivos que los cañones.*

LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS FALKLANDS - LECCIONES PARA LA NATO

por: Sir Patrick WALL MP, miembro del Comité Selecto de Defensa del Parlamento Británico y Vice Presidente de la Asamblea del Atlántico Norte.

La campaña de las Islas Falklands es única en la historia de los enfrentamientos militares anfibios. Unica por lo inesperado, la distancia y condiciones en que se peleó y la velocidad con que concluyó. Nos brinda muchas experiencias para la NATO y aún más para el Pacto de Varsovia.

Determinación política y conducción militar, son la llave para el éxito en la guerra. La señora Thatcher fue única en su determinación de rescatar a los isleños de las Falklands de la invasión extranjera. Estuvo apoyada por parte de su Gabinete y por la moría de las bancas conservadoras del Parlamento. A diferencia de Suez, el liderazgo de ella y el entusiasmo de su fracción convirtió al resto del Gabinete, a la totalidad del Parlamento y aún a la oposición.

El país respondió a esta conducción, la popularidad de la Primer Ministro creció de un 35% a un 52%, y su fracción de un 31,5% a un 46,5%.

Aunque la campaña se peleó fuera de la frontera de la NATO, los aliados de Inglaterra en este Tratado, respondieron magníficamente, no solo cortanto toda provisión de armas a la Argentina, sino imponiendo también sanciones económicas. Los EE.UU. en la persona de su Secretario de Estado, tomaron la ingrata tarea de negociar un tratado con la Argentina, de acuerdo a las Resoluciones de la UN, cuando esto falló, se inclinaron de lleno en un apoyo activo a Gran Bretaña.

Propongo dividir este artículo en tres partes:

1 - Preparación y Travesía.

2 - El Asalto Anfibio

3 - La Campaña Terrestre

PREPARATIVOS Y TRAVESIA

La Marina Real movilizó 30 barcos de guerra, apoyados por unos 70 RFAs y. buques mercantes, desde el Buque de Línea Queen Elizabeth II hasta remolcadores y dragaminas de arrastre.

Lo relevante de esto, es que la parte principal de la Flota zarpó, lista para la batalla, en tres días. Trabajadores portuarios, transformaron el "QE2" y al Canberra en transportes de tropas con plataformas para helicópteros, trabajando noche y día.

De igual manera, en el puerto de Gibraltar, se convirtió al "Uganda" en un buque-hospital.

La composición de fuerzas británicas y argentinas, eran, en el papel, la siguiente:

	Argentina	Gran Bretaña
Portaaviones	1	2
Cruceros	1	-
Destructores misilísticos	2	7
Destructores	6	-
Fragatas	3	5
Buques de desembarco	-	2
Submarinos nucleares	-	3
Submarinos convencionales	4	-
Cazas Mirage	35 (26)	-
Cazabombarderos Skyhawk A-4	90 (31)	-
Cazas Super Etendard	5	-
Bombarderos Canberra	9 (1)	-
Pucará	(15)	-
Sea Harriers	-	22
Harrier GR3	-	6
Bombarderos Vulcan	-	2/3
Efectivos	11.000	8.000

Las pérdidas entre paréntesis.

La flota se dividió en una Fuerza de Asalto, constituida por los principales buques de guerra, los de asalto y el "Canberra". La Fuerza de Apoyo, formada por el "QE2", escoltado por una cantidad de barcos de guerra y aviones Nimrod ASW.

Ante un conflicto en Europa, con el Pacto de Varsovia, es vital por parte de la NATO un "tiempo" de alerta no superior a tres días. Durante este período deberán llegar, por vía aérea, desde EE.UU. y el Canadá los refuerzos necesarios; las tropas en los frentes Norte, Central y Sur, deberán llegar a sus posiciones de combate; los estrechos serán minados; etc. El hecho de que los británicos hayan movilizado su Flota en tres días, sin una previa advertencia, será una lección para los líderes del Kremlin, que no podrán tomar la agresión como ventaja.

Otra enseñanza es la rápida movilización de bienes comerciales, incluyendo la inmediata requisa de barcos portacontenedores para transportar refuerzos de Harriers y helicópteros, buques-tanques, cargueros, etc. Años atrás, la Asamblea del Atlántico Norte urgió a los gobiernos a procurar una legislación que les permita tomar barcos y aviones civiles sin declarar un estado de emergencia. Algunos gobiernos de la NATO todavía no han obtenido estos poderes esenciales.

Las acciones de las Falklands demostraron el importante papel que jugó la Marina Mercante y el riesgo que corren EE.UU. y Gran Bretaña al permitir un contínuo desgaste de su flota mercante, junto a la transferencia de buques a otras banderas, por conveniencia, con tripulaciones foráneas, cuya posición legal es una emergencia, será muy dudosa. También demuestra que, a pesar de haber terminado los días del crucero mercante armado, los portaaviones auxiliares para ASW serán de gran importancia en cualquier futura batalla en el Atlántico.

Como todos los barcos debían cubrir unas 8.000 millas antes de comenzar la campaña, la Isla de Ascensión se transformó en base esencial para barcos, se

llevó a cabo por medio de helicópteros, tanto en el mar como en la Isla de Ascensión. Gran Bretaña deberá reconocer que, despojarse de islas en el Océano Indico y otros lugares prueba ser un costoso error, especialmente ahora que EE. UU. está procurando usar tales islas para sus Fuerzas de Despliegue Rápido.

El valor de los submarinos nucleares se probó, sin duda, aún en la guerra convencional, cuando dos o tres submarinos británicos acorralaron a la Flota Argentina en sus puertos. Después del hundimiento del "General Belgrano" por el HMS "Conqueror", la Flota Arentina, que posee algunas naves modernas, no tuvo otra participación en esta guerra. Sus esfuerzos por minar las Falklands fueron también de poco valor.

EL DESEMBARCO ANFIBIO

La doctrina corriente en la mayoría de las Marinas, es que el desembarco anfibio no puede llevarse a cabo contra una oposición activa o sin apoyo aéreo.

El SBA (Royal Marines - Special Boat Section) y el SAS (Army - Special Air Section) llevó a cabo incursiones y reconocimientos en distintas partes de la isla, antes del desembarco, a pesar de que no esperaban una falta de oposición desde la costa.

Durante el asalto, la Flota inglesa sufrió daños, a causa de los ataques aéreos argentinos, llevados a cabo con gran valentía. Si los aviones argentinos hubieran podido dañar cualquiera de los dos portaaviones o los dos barcos de asalto, el desembarco jamás se podría haber realizado.

La principal ventaja de la Fuerza de Tareas, fue la falta de AEW. Los aviones Nimrod III no entrarán en operación sino hasta 1983 ó más, y los viejos Gannets quedaron desfasados con el raimiento del HMS ARK ROYAL y EAGLE. Como resultado se debieron arriesgar destructores utilizándolos como radares de vigilancia; consecuencia de esto es la pérdida del HMS Sheffield y el Coventry por causa de un misil Exocet y bombas respectivamente. El Sheffield, el primer barco de guerra que se pierde a causa de un misil desde el hundimiento del destructor israelí Eilat en 1964, fue alcanzado por un misil "peina olas" disparado a una distancia de 30 millas, por un avión Super Etendard. Se dice que la carga explosiva no explotó y los daños los causó el motor del misil. También se dice que el Sheffield tenía apagado su radar de largo alcance a causa de estar transmitiendo por vía satélite.

En el estrecho de las Falklands se perdieron dos fragatas y muchos barcos de guerra fueron averiados a causa de las bombas. Los argentinos dos destructores de construcción británica, armados con misiles Sea Dart, y por lo tanto conocían la cobertura del sistema y volaban bajo, lo que los convertían en blancos difíciles, pero fue la causa de que muchas de sus bombas no estallaran.

Los SAM británicos incluían Sea Dart en cuatro barcos, Sea Wolf en dos y los viejos Sea Cat en muchas fragatas. Se acreditan 8, 6 y 5 aviones respectivamente. Mientras que los Harriers derribaron entre 27 y 31 aviones argentinos sin sufrir pérdidas. Cinco Harriers se perdieron a causa del fuego terrestre y cuatro por accidentes en malas condiciones climáticas.

Los dos buques de desembarco con sus lanchones, habían sido destinados para la operación, pero fueron retenidos, un poco a causa de la presión Parlamentaria, previa a la campaña que, no podría haberse llevado a cabo sin ella.

Los cañones hicieron de las suyas otra vez, la mayoría de los barcos gastaron sus cañones a causa de la cantidad de disparos que efectuaron.

La 3º Brigada Comando de los Royal Marines y Paracaidistas formaron la fuerza de ataque y desembarcaron, de los dos buques de desembarco y el Canberra,

en la Bahía San Carlos el 20 de mayo, después de 7 semanas de travesía. La Fase I, un asalto simultáneo del 2º "Para" y el 40º "Cdo" para asegurar las montañas San Carlos y Sussex. En la Fase II, el 45º "Cdo" y el 3º "Para" aseguraron la Bahía Ajax y Pto. San Carlos respectivamente. La Fase III consistió en el desembarco, por medio de helicópteros, artillería y armas para defensa antiaérea, para cubrir las cabeceras de playa. El 42º "Cdo" permaneció como reserva. Estos desembarcos no sufrieron, virtualmente ninguna oposición, ya que la artillería dio una dura batalla en Fanning Head, antes del desembarco oficial, mientras que los SAS aplicaban tácticas de distracción cerca de Goose Green.

Las conclusiones extraídas de esta etapa de la campaña son muchas. La doctrina de un desembarco anfibio sin oposición es correcta pero, los enfrentamientos anfibios proveen una flexibilidad única, particularmente a una potencia marítima. El peligro que implican las tropas anfibias soviéticas en el norte de Noruega, y las fuerzas anfibias polacas en el Báltico, deben enfrentarse con fuerzas terrestres y aéreas de defensa.

Las AEW (Alerta Aerea Temprana) y ECM (Contramedidas Electrónicas), son esenciales y pueden extenderse por medio de reabastecimiento en vuelo. En deficiencia de aviones AEW con base en portaviones, los AWAC hubieran sido de invalorable ayuda pero no pudieron ser utilizados por estar en manos de los Americanos. Se estan realizando esfuerzos para montar equipos AEW en helicópteros, pero es dudoso que puedan tomar la altura suficiente para ser realmente efectivos.

Debieron reaprenderse las enseñanzas de la II Guerra Mundial, acerca de la falta de defensa aérea, por suerte, considerando las bombas que no explotaron, el costo no fue mayor. El único misil antimisil en existencia era el Sea Wolf, y se cree que derribó uno de los Exocet, pudiendo de esta manera, probar lo que es. Debido a su peso, solo se equiparon en 2 barcos, pero se está desarrollando un nuevo lanzador de 2 o 3 cañones, de 6,25 toneladas que podrá adaptarse a la mayoría de los barcos de guerra, los RFA y aún a los buques mercantes. Mientras tanto, se recurre al cañón Vulcan-Phalanx americano. Aún las ametralladoras fueron efectivas contra los aviones a baja altura, pero el peligro de los soviéticos radica en sus misiles.

Persiste el argumento de hasta cuando los portaaviones nucleares de la Marina de los EE.UU. podrán contener a la flota soviética y su aeronáutica naval. Estos portaaviones tienen una AEW integral, aviones bombarderos, cargas y AEW, además de helicópteros, etc., pero son blancos muy grandes y deben ser protegidos por cruceros, destructores, fragatas y submarinos nucleares. Esto representa un costo que solo puede afrontar una superpotencia.

La Falklands han demostrado que, los portaaviones livianos, de 16 a 20 mil toneladas transportando aviones V/STOL y helicópteros, pueden ser efectivos combatiendo contra aviones supersónicos, lo que debería representar un impulso para el nuevo AV8B Anglo-americano.

LA CAMPAÑA TERRESTRE

El avance comenzó el 26 de mayo. El 2º "Para" tomó Darwin y Goose Green, donde se trenzaron en batalla con 1.200 argentinos (se esperaban alrededor de 500). El 3º "Para" se movilizó para Teal Inlet, el 45º Cdo. en Douglas, el 42º Cdo. permaneció como reserva, y fue trasladado a Monte Kent. El 40º Cdo. proveyó la defensa de la cabecera de playa.

Después del esfuerzo extenuante, el 45º Cdo. y el 3 "Para" alcanzaron sus objetivos el 30 de mayo. Seguidamente se dirigieron a Puerto Stanley; capturando, el 45º Cdo. el Cerro Dos Hermanas y el 3 "Para" apoyado por el 2º "Para", atacó y tomó Monte Longdon la noche del 10 de junio. El 42º Cto. capturó Monte Harriet.

El apoyo de artillería lo proveyó el 29º Cdo. de 5 baterías y 4 naves de guerra.

El ataque final se llevó a cabo el 13 de junio, cuando el 2º "Para" tomó Wirelers Ridge y los Guardias Escoseses, de la 5º Brigada sufieron una feroz batalla por Monte Tumbledown, y los Gurkas, también de la 5º Brigada tomaron Monte Williams.

Las tropas argentinas se rindieron el 14 de junio.

Esta campaña terrestre, otra vez, demostró la extraordinaria versatilidad de los helicópteros, que no solo transportaron tropas al frente, sino municiones, cañones, provisiones y evacuaron heridos. En total fueron utilizados 20 Sea King (10 MK-2 y 10 MK-4); 17 Wessex y un Chinook, al que luego se agregaron cuatro (3 fueron desembarcados después de la rendición). Dos Chinook y 8 Wessex se perdieron con el Atlantic Conveyor.

La principal defensa antiaérea en esta etapa, estaba constituída por los Rapier y los Blowpipe, a los que se le acredita derribar trece y ocho aviones respectivamente.

Los doce tanques livianos Scorpion de los Guardias Geleses y los Royals, junto a los cuatro vehículos Scimitar y el vehículo de recuperación Samson, probaron ser capaces de movilizarse sobre terreno cenagoso, y fueron de incalculable valor para las tropas de avanzada. Para movilizarse sobre el terreno cenagoso, los Royal Marines, llevaron los vehículos para nieve Volvo que utlizan en Noruega.

El Comando y Control aparenta haber sido bueno, y le permitió al Comandante, un General de los Royal Marines, mantener el ímpetu del ataque, forzando a los argentinos a replegarse de las tierras altas que circundan Puerto Stanley y, finalmente, rendirse.

Se conoce ahora que los argentinos no carecían de comida, municiones ni equipamiento. La moral de sus conscriptos fue baja, aunque la de sus tropar regulares fue buena. La conducción fue pobre y se enfrentaron con unas de las principales unidades del mundo, los Royal Marines, los Paracaidistas, los Guardias Galeses y los Gurkhas.

Como siempre, la destreza y entrenamiento triunfó ante la ventaja numérica.

Estas lecciones se pueden aplicar al Flanco Norte de la NATO, donde los Royal Marines Commandos, los Royal Netherlands Marines, los US. Marine Corps y la Canadian Artic Brigate, apoyarán al ejército noruego. Es esencial el entrenamiento en el terreno, apoyo aéreo local (posiblemente de aviones V/STOL, ya que los aeropuertos pueden ser destruidos) y equipamiento ártico (la mayoría pre-desplegado). Las Falklands muestran que en un terreno tan áspero, hay una buena chance para que ante un posible ataque soviético, pueda retenerselos un tiempo, para permitir la llegada de refuerzos, negociaciones políticas, etc. Los helicópteros probaron ser esenciales para el reabastecimiento, pero se requiere más defensa aérea de aeropuertos y unidades.

RESUMIENDO

La URSS se debe haber sorprendido de la determinación de los líderes británicos, de la velocidad de la movilización y el inmediato apoyo de sus aliados. La destreza demostrada por las fuerzas británicas y la utilización de bienes civiles, también debe haberlos sorprendido.

Para la NATO, la campaña de las Islas Falklands enfatiza la importancia de un buen entrenamiento y comunicación, la operación de los tres servicios al mismo tiempo como si fuera uno, la necesidad de una más adecuada defensa aérea, en todos los niveles y lo valioso que son los aviones V/STOL. Uno de los más urgentes requisitos en Europa, el perfeccionar las defensas anti-blindados, por supuesto, no tuvo cabida en la campaña de las Falklands.

Yo creo que esta campaña contribuirá a disuadir una Tercera Guerra Mundial. El peligro de semejante guerra podrá presentarse en 1984/86, cuando el presidente Brehznhnev haya desaparecido de la escena y, tras una puja por el poder, un nuevo liderazgo haya tomado el Kremlim. Esta nueva cúpula deberá enfrentarse a la disyuntiva de la disgregación, no sólo del Imperio, sino también de las partes contitutivas de la misma URSS, o la agresión a Europa. Ellos, si estuvieran seguros de conseguirlo, elegirían la última opción.

La enseñanza de la campaña de las Falklands es que la agresión no paga.

COMANDO Y LOGISTICA DESDE LA BASE EN EL REINO UNIDO DURANTE LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Por: Neville TROTTER, MP Miembro del Partido Conservador en la Casa de los Comunes.

Yo pienso que la primera lección de la guerra en las Falklands es que en una guerra, podemos estar seguros, que lo inesperado es lo que ocurrirá. Yo visité Argentina hace dos años atrás y encontré que su gente en general, y la Armada en particular, todos creen que esas islas les pertenecen histórica y geográficamente. En el colegio les fue enseñado y ellos lo aceptan absolutamente.

Por otro lado no note ninguna beligerancia en su Armada bajo se aspecto específico. No existía beligerancia alguna y recordando lo particularmente expresado por un Almirante, que tendrían que retornar primero a la democracia que a las islas -pienso que dijo Malvinas y no Falklands- antes que el tema Malvinas comenzase. Por ello, cualquier información de Inteligencia disponible, su interpretación no hubiera indicado en ninguno de los bandos, que el conflicto era inminente.

Ahora hablaré sobre el comando de logística. No es para mí fácil de denotar las fallas, porque desde ese punto de vista hubo un gran porcentaje de éxito.

El recientemente retirado, Alte. Tom Hayward, Comandante en Jefe de la Marina de los EE.UU., dijo unos meses atrás que las guerras de estos días serían "ven-como-tu-eres-" (come-as-you-are) y éste fue sin duda alguna el caso de la Guerra del Atlántico Sur. Ocurrió en la Casa de los Comunes en la mañana de un viernes, mientras se trataba una simple legislación interna, cuando el Jefe del Ministerio de RR.EE. dió la dramática noticia sobre los eventos del Atlántico Sur. Eso fue un viernes y el lunes, la Fuerza de Tareas partió. La flota principal partió en solo un fin de semana. Y con un período de tiempo extremadamente corto, más de cien barcos de guerra, auxiliares y mercantes se pusieron en ruta hacia el Atlántico Sur en la Operación "Corporate!"

Mucha gente pensará que los planes serían muy buenos y muy detallados, pero yo estoy seguro que no había ningún plan para esta operación y que los planes fueron preparados -yhablo con la verdad- luego que la flota partió Un día un Oficial del Estado Mayor me dijo, que la mitad de estos era en broma y la otra parte, se trató de llevarse a cabo como un ejercicio en tiempos de paz y no fué posible. Pero la Primer Ministro no iba a aceptar esta clase de respuesta y los militares no deseaban poner delante de ella dicha contestación.

Pero, es relevante el recordar que en 1967, el Secretario de Defensa del Partido Laborista, Sir Dennis Healey, dijo que había ciertas cosas que Gran Bretaña nunca volvería a hacer nuevamente. Nunca nosotros operaríamos por nuestra cuenta. Nunca operaríamos fuera de nuestras bases con cobertura aérea. Nunca operaríamos fuera de nuestras bases y de las facilidades para reparaciones y ciertamente nunca montaríamos un desembarco anfibio. Por cierto creo que en este discurso en la Casa de los Comunes el se refería a que las

Falklands, eran una suerte de situación que no podía ser aceptada en caso que apareciese.

Y la distancia en que nosotros tuvimos que enfrentar esta operación realmente fué enorme. Todos conocemos los pormenores, siete u ocho mil millas dependiendo en que si uno iba directamente o como en muchos casos, que los barcos o aviones tenían alejarse lo más posible de la costa del continente sudamericano. No sé si un mapa brinda la idea de la inmensidad de la distancia y la distancia entre Gran Bretaña y las Falklands. Es más lejos que de Londres a Singapur o Japón. Le lleva a cualquier cosa entre tres y cuatro semanas arribar allí. No hubo aeropuertos o facilidades costeras para reparaciones. Por eso ustedes pueden ver porque el oficial del Estado Mayor dijo que si este plan hubiera sido pensado en tiempos de paz, se hubiese descartado por imposible.

Ahora ocurre que unos meses antes de la iniciación de la guerra, el Jefe del Estado Mayor de Defensa consiguió el más alto nivel en cuanto a manejo de los refinamientos militares. Fué anunciado públicamente en una carta al Jefe del Comité de Defensa. Se dijo en su momento que era cuestión de un simple cambio de énfasis, pero yo creo que fue una reforma fundamental, desde ahora el Jefe de Estado Mayor de Defensa no actúa más como integrante del Comité de líderes militares. Es el asesor principal del Gobierno (en este caso de la Primera Ministro), yo creo que la reforma probó por sí misma su éxito, solamente a poco de haber sido introducida la guerra aparecía. Y cuando el Gabinete de Guerra se reunía, el único militar presente era el Jefe de Estado Mayor de Defensa. Ahora, si yo dije que el Jefe de EMD era el único contacto entre el cuartel central de la Flota y Northwood en Londres, entonces estoy seguro en que esto no es correcto. Debió haber habido algunos contactos del lado logístico. Pero en el más alto nivel, el enlace con el Comandante de la flota y Northwood era el Jefe del EMD. Hubo muchos llamados telefónicos personales por día entre ellos. Ocurre que ambos son almirantes.

Al comienzo de la campaña, el Jefe de EMD dió una directiva al Comandante y al Jefe de la Flota, en el que suscintamente expresaba que el Comandante de la flota tenía que preparar el desembarco en las Falklands y recuperar su posición. Conjuntamente con esta instrucción había una corta apreciación de la oficina del Jefe del EMD sobre los problemas que la involucraban. El Comandante en Jefe elaboró su plan, el punto cardinal de éste, yo creo, fué la Bahía San Carlos. Un gran número de otros lugares fueron considerados, pero San Carlos fué elegido en particular por estar a distancia de la principal concentración de las Fuerzas Argentinas en Puerto Stanley. Segundo porque en el terreno era imposible la utilización de Exocet contra los barcos en la Bahía. Tercero, porque estaban muy preocupados por los dos pequeños submarinos que podían causar grandes daños en el Sonido de las Falklands (es posible cerrar ambos extremos del Sonido con barcos, helicópteros y antisubmarinos). San Carlos fué el claro ganador sobre las otras alternativas.

El Comandante en Jefe de la flota presentó sus planes al Comité de Jefes de Estado Mayor. Todas las cabezas de las tres fuerzas discutieron los planes y pequeños ajustes fueron hechos, solamente pequeños, entonces el Jefe del EMD presentó su plan de gabinete. Esta fue la única oportunidad en que los Jefes del Ejército, Marina y Fuerza Aérea prescenciaron la reunión del Gabinete de Defensa. Por supuesto que los tres Jefes de la Fuerzas se encontraban diariamente para discutir el apoyo necesario requerido por la Fuerza de Tareas y muchos de los problemas fueron llevados a cabo por una sola fuerza. La Marina, por ejemplo, brindó todo el combustible y la comida, de sus propios recursos. Los tres directores de planeamiento de las fuerzas, se encontraban tres o cuatro veces por semana y su papel principal era coordinar y asegurar que todo fuese cubierto por una u otra fuerza.

Pienso que un hecho muy importante fue que entre la Fuerza de Tareas y Londres no hubo contacto. El Jefe del Em de Defensa pudo haber levantado el teléfono en cualquier momento y hablar directamente con sus comandantes, pero se resistió a esa tentación. El estaba determinado, como él lo expresó, que ésta no iba a ser una guerra en que el hombre en el pozo de zorro fuera a ser dirigido por el Ministro de Londres. Por ello, el Jefe de EM de Defensa no tuvo contacto a nivel persona con la Fuerza de Tareas, hasta que el barco insignia retornó a Portsmouth y éste voló junto con la Primer Ministro para felicitar al comandante de la Fuerza de Tareas.

Antes de ir a los detalles de la estructura del comando en el sur, tal ves debiera hacer un breve comentario sobre la composición de las fuerzas de tierra. Teníamos tres Comandos de Brigadas como ejemplo de permanencia de nuestras fuerzas, como parte de la Marina. Consistía en tres batallones de comandos qiuenes son batallones de infantería muy experimentados. También tienen (lo que a mi parecer es un punto importante) un batallón de logística, quien brinda permanente apoyo a la brigada y que está acostumbrado a ir con ella. También tiene un regimiento de artillería, de tres baterías, no obstante que en está expedición solo fueron dos, por que la tercera es de reserva. Estas no fueron convocadas.

Inicialmente, mandamos a las islas, junto con los tres batallones de comandos en brigada, dos batallones de paracaidistas. En realidad esto fue coincidencia, de que estos fuesen enviados por que el Ejército tiene en todo momento un batallón de infantería de vanguardia, que está listo a acudir en un muy corto tiempo de llamada. Por eso ocurrió que el primer batallón de línea fuese uno de Paracaidistas y que el segundo que lo cubría por azar fue otro de Paracaidistas. Por esto es que acudieron tan prontamente y que eran tropas tan profecionales, entrenadas para operar rapidamente en terrenos muy malos llevando pocos elementos. No pudieron ser mejores.

Ellos vinieron de la Quinta Brigada de Infantería, una formación recientemente creada con miras a estar dispuesta a operaciones fuera del área de la OTAN. Antes de que esto fuera puesto en acción, en realidad tuvo un período muy corto de vida el cuartel central de comando, el cuartel central de la Brigada para dichos propósitos. La Quinta Brigada consistía en un batallón Ghurka y dos de paracaidistas. Cuando la Quinta Brigada marchó hacia el sur con los Royal Marines, los paracaidistas fueron reemplazados por dos batallones de Guardias: Escoceses y Galeses. Ellos se encontraron de repente con un cambio de sus áreas públicas. Ellos estaban marchando todos los días preparándose para el desfile del Cumpleaños de la Reina, los mismos fueron reunidos bajo un solo uniforme y fueron enviados bajo una orden tajante al lugar más ventoso y húmedo del Reino Unido: las colinas de Gales. Tuvieron una semana para tomar idea de cuanto peor podía ser allá en las Falklands. Esta brigada también tiene un regimiento de artillería. En este caso fue un regimiento completo con tres baterías y con otros elementos más que fueron agregados, incluyendo las tropas e ingenieros que fuesen necesarios. En las dos brigadas eran unos 8.000 hombres y algo como 10.000 entre todos los que marcharon al sur.

Ahora volviendo al comando del sur, el Contra Almirante Woodward era uno de los tres almirantes de mar en la Royal Navy y fue elegido y enviado al sur en el comando de la Fuerza de Tareas 317. Todos los barcos estuvieron bajo su comando, excepto los submarinos nucleares. Estos están siempre bajo el comando directo del Almirante de la Flota y asi quedaron en el caso del Atlántico Sur. Había como es de preveer un capitán de submarinos experimentado dentro del cuadro de oficiales del Almirante Woodward, que trabajaban en turnos de 12 horas alternándose, siendo responsables día a día y minuto a minuto de las operaciones de la Fuerza de Tareas, así el almirante Woodward podía desligarse

del problema que representaban el inminente ataque misilístico u otros inconvenientes y concentrarse de este modo en la estrategia de sus operaciones.

Una vez que el desembarco comenzó, el Comodoro encargado del grupo anfibio tomó a su cargo el desembarco desde el HMS Fearless, colocando su bandera en dicho barco de asalto. Este barco fue absolutamente vital en la operación. Más de 3.500 señales se enviaban desde éste por día y tenía 36 circuítos de radio abordo y si los sovieticos están analizando todos estos detalles, les llevará largo tiempo. Probablemente lo están haciendo, pero será tamaño trabajo.

Abordo también se encontraba el Brigadier Julian Thompson, comandante de una estrella de la 3º Brigada y por supuesto era un Royal Marine. Y cuando éste estableció su cuartel en la costa luego del exitoso desembarco, dicho cuartel central quedó directamente bajo el control del Jefe de la Flota en Northwood, no obstante el comodoro abordo del Fearless permaneció como responsable de la logística y el apoyo a la costa.

Los Royal Marines tienen tres oficiales de dos estrellas bajo un comandante de tres y uno de los de dos es un general de entrenamiento. Segundo es el Jefe de EM. El tercero es el Mayor Gral. de la Fuerzas de Comando. Esto provó ser el punto más acertado, como cortado por un sastre para las operaciones terrestres en el sur. El My.Gral. Jeremy Moore, que mantuvo dicho rango, fué enviado inmediatamente a Northwood y se convino en que fuese el principal asesor de operaciones terrestres del comandante de la Flota, Alte. John Fieldhouse. Entonces él estuvo inmiscuído en el planeamiento de las operaciones de Northwood desde los primeros momentos. Luego el voló a la Isla Ascención, tomó la segunda ola de soldados en el Queen Elizabeth, dirigiéndose al sur fue levantado por un destructor, que fue tomado como barco insignia cuando él estuvo por el lapso de dos horas dialogando con el Alte. Woodward y entonces el My.Gral. Moore tomó el mando de las tropas terrestres que originariamente fueron comandadas por un Brigadier. Me referí con anterioridad a la falta de apoyo directo desde Londres y de hecho el Comandante en Jefe de la Flota en Northwood solamente dió algunas direcciones a los comandantes en el lugar de los acontecimientos. Como ya dije, el Ministro de Defensa y el Whitehall nunca habló con la Fuerza de Tareas.

Del lado naval, 10.000 marinos fueron al sur con la flota y en razón de actividades adicionales requeridas para las operaciones, 4.000 alojamientos extra fueron creados. Por supuesto no todos fueron al sur. Algunos de ellos fueron a las reservas, ha reemplazar a los que fueron al sur. Otros, muchos de ellos, fueron al sur en barcos mercantes por que cada uno de estos barcos disponían de grupos de comunicaciones y a veces también grupos navales. Solo 20 reservistas fueron llamados en la Marina y creo que la mayoría eran correos. Había tantas cartas a repartir que se tuvo que llamar especialistas para hacerlo.

La flota tenía algo así como 30 barcos de guerra; 24 destructores figuraban como el máximo allá abajo. Por supuesto para el momento en que todos estuvieron en el lugar los primeros comenzaban el retorno al ser reemplazados. Practicamente todos los civiles llamados por la Marina como Auxiliares fueron al sur. Tenemos 10 barcos tanques, 6 de desembarco, 5 de reabastecimiento, 4 de apoyo de los Tanques y 1 de apoyo con helicópteros; y todos ellos -bien equipados- fueron al sur. Uno de los mejores rasgos de la operación abastecimiento fue la forma en que la Marina Mercante cooperó con la de Guerra. 35 barcos fueron tomados. Un nuevo vocablo fue creado. Lo cual no cayó muy bien en la Marina Mercante. Se dijo que los barcos fueron "Stuft", barcos requisados a la Marina Mercante, y esto no gustó mucho. Estos salieron de barcos tomados a

los comerciantes y 29 fueron alquilados y 24 requisados. El buque de pasajeros Queen Elizabeth estaba en su viaje por mediterráneo teniendo un número de pasajeros americanos del otro lado del Atlántico e iban a Southampton a buscar pasajeros ingleses y continuar. Pienso que la compañía naviera habrá naturalmente dicho: "Por favor, pueden requisar nuestro barco en vez de alquilarlo", entonces el único reclamo en contra de ellos sería invalidado como resultado de una acción legal tomada por el gobierno. Por eso fue que 24 barcos fueron requisados en vez de rentados.

Quince barcos tanques fueron tomados. Muchos de ellos fueron usados para transportar al sur el grueso del combustible, pero algunos fueron usados para abastecer a los barcos de la zona. Hubo tres de pasajeros, tres contenedores, ocho del Mar del Norte, nueve de carga incluyendo una considerable capacidad refrigeradora y cuatro barreminas. Los que limpiaron unas 20. Creo que estas eran de fabricación alemana. Ellos tenían una verde, pero no sé si alguien puede reconocerlas por esa descripción. Pero, había también barcos de reparaciones y estos jugaron un papel vital al que retornará en un momento. Tres remolcadores y media docena de navíos de diferente clase también se encontraban en la zona.

Un total de 3.000 marinos mercantes fueron allí, incluyendo 56 mujeres. Se les pagó el 150% de sus haberes normales. Aparentemente está acordado que si nosotros vamos a la guerra con alguien más, las tripulaciones recibirían el 100% sobre lo normal, pero si es nuestra propia guerra obtendrán el 150% más. Pero uno de los rasgos más importantes de esta campaña fue la colaboración de en un cien por ciento de los civiles involucrados. Ninguno de esos 3.000 marinos tuvo que ir al sur. Ninguno de ellos hubiera rehuído, pero no ocurrió

Había una confianza total entre el Gobierno y la Marina Mercante o entre la Marina Mercante y el Gobierno para ser más correcto.

Por que los términos bajo los cuales los barcos fueron tomados no se acordaron hasta después que la guerra había terminado. La primera requización tomó lugar el viernes 2 de abril, cuando la invasión comenzó. De hecho algunos barcos lo fueron antes de que el anuncio fuese dado a conocer, en la Casa de los Comunes, sobre la confirmación de la invasión. Por ello el 2 de abril fue cuando las primeras requizaciones ocurrieron. La campaña terminó el 14 de junio y los términos no fueron concertados de hecho hasta el 23 de junio. La discusión, según yo entiendo, sobre el costo fue tan grande que el Ministro de Hacienda tuvo que ser incluído. Pero la velocidad con que esos barcos estuvieron navegando hacia el sur es realmente remarcable.

El buque de pasajeros Canberra estuvo hasta el final de los 96 días de crucero por el mundo. Tuvimos mucha suerte de que éste estuviera en el final de crucero y no en Tahití para esa fecha. Este se aproximaba a Gibraltar y fue ordenado que entrase en puerto. Un grupo de la marina lo abordó y con cintas métricas tomó las medidas para una plataforma de helicópteros y otras alteraciones y luego fue a Southampton, arribando el miércoles y partió para el sur el viernes. Para todo esto se demandó una semana.

Un comentario anecdótico, es que 19 maquinistas eran paquistaníes y por ello no podían ser enviados a la zona de guerra, entonces fueron reemplazados por otros marinos de la Unión Nacional de Hombres de Mar, estos eran todos de nacionalidad Yemení. Particularmente no entiendo la lógica de esto.

Los barcos en general estaban preparados para reabastecerse en el mar y 17 de ellos tenían plataformas de helicópteros. Existen algunas historias dignas de mención. El Canberra fue usado -un barco de 40.000 tns pintado de blanco- como barco de asalto y yo le pregunté al capitán si ellos tenían alguna defensa. El dijo que los Infantes de Marina tenían desplegadas en cubierta unas 50 ametralladoras,pero cuando ellos desembarcaron se las llevaron.

El ELK, uno de los ferries en mi parte en Inglaterra, en el norte, viaja todas las noches al continente. El fue a San Carlos con 2.000 tns de munición en cubierta. Tuvo suerte; tenía dos bofor para defenderse, lo que es mucho más de lo que tuvieron los otros. El capitán comentó que él no pensaba que podrían haber hecho mucho si hubiesen sido alcanzados.

Pero en todo momento había seis u ocho grandes mercantes o auxiliares en la Bahía San Carlos en el "Callejón de las Bombas" y ninguno de ellos fue dañado. Ello es bastante extraordinario. En el mar, como sabemos el Atlantic Conveyor fue hundido por un misil Exocet y un barco tanque fue alcanzado por una bomba que lanzaron rodando por la puerta trasera de un avión Hércules. La bomba no explotó.

La lección menor que aprendimos fue que los barcos navegaron en muchos casos sin la guía adecuada pra su supervivencia.

Supongo que si usted va en viaje alrededor del mundo, normalmente no pensaría en llevar en sus botes salvavidas elementos de supervivencia antártica. Pero, la gran lección es una a la que me referí con anterioridad y es la necesidad de un país de tener una marina mercante considerable y disponible, en la que barcos como estos puedan ser obtenidos. En el futuro si solamente barcos con banderas de conveniencia son disponibles, ¿estarán sus tripulaciones en igual condición? La respuesta es probablemente NO. Los barcos probablemente podrán ser obtenidos, pero sus tripulaciones no. Debemos tener nuestros barcos y nuestra propia bandera, si deseamos utilizarlos de esta manera. Me referí a la cooperación por parte de los civiles está más allá del elogio. Todos mis amigos en la Marina Mercante me comentaron que en todos los casos en que nuestros barcos fueron reacondicionados para su travesía al Atlántico Sur, el entusiasmo, velocidad y confianza del personal de los puertos que llevó a cabo dicha taréa fue absolutamente asombroso.

El personal trabajó duramente los fines de semana inclusive, y durante dicho período nunca se mencionó nada sobre las leyes sindicales. La gente se abocó realmente a su tarea y hubo una respuesta magnífica por parte de todos los civiles que se vieron involucrados. En una oportunidad un barco de la clase "RO-RO" fue convertido en un transporte-helicópteros en una semana. Ciertamente el contraste del lado de la logística fue la improvisación y la flexibilidad remarcada. Del lado de la aviación, creo que se hizo referencia a la instalación de equipos aéreos de alerta temprana. Eso llevó 11 semanas y ahora están allá, según pienso. Por supuesto estuvieron demasiado tarde para la guerra, pero instalar dichos equipos en ese lapso de tiempo es in duda remarcable. El dotar a los Nimrod del equipo para reabastecimiento en el aire, la colocación de misiles Harpoon -en mi opinión largamente retrasada- y la instalación de los Didewinder, se realizó en días más que en semanas y lo mismo ocurrió con los equipos de reabastecimiento para los C-130 "Hércules". Cosas que normalmente hubieran llevado meses, tomaron días o semanas. Tal vez uno de los grandes cambios fue que en tiempos normales hubiera llevado años la aprobación financiera para llevar a cabo todas estas cosas.

Una de las grandes lecciones que podemos extraer, es lo que se puede hacer si para el dinero no hay objeción y esto fue lo que aquí se dijo, que no habría restricciones financieras de ningún tipo. Si algo tenía que ser hecho debía serlo ahora, sin importar el costo. Esto, por supuesto, mejoró notablemente la capacidad de hacer cosas.

El nuevo transportador, el HMS "Illustrious", fue construído en mi pueblo natal, en Tyne, y fue aceptado en servicio el 18 de junio, meses antes de la fecha de entrega y fue comisionado al mar (algo que no ocurre en la forma usual) en 20 para ganar tiempo. Fue comisionado en el mar en su viaje al sur.

Arribó a Portsmouth el 24 habiendo hecho algunas pruebas en su viaje. Se lo abasteció en tres días. el primer Sea Harrier aterrizó el 24, completando sus pruebas aéreas el 26 y finalizando todas sus tareas en ese día, salió a navegar el 2 de agosto habiendo sido aceptado solamente por la el 18 de junio. Es un barco de 20.000 tns con una tripulación de 1.000 hombres. Algunas de las pruebas se llevaron a cabo en 9 días, cuando el plan original era que tomaran 9 meses. Espero que hayamos aprendido alguna lección de esto, para el futuro.

Me he referido a los dos barcos de reparaciones, quienes aún se encuentran allá, según creo. Estos eran barcos para reparaciones en las plataformas petroleras del Mar del Norte y yo desearía saber que hubiéramos hecho, por que el Triumph, el último de nuestros buques de reparaciones de la Armada que solía estar basado en el este, pero que fue traído a casa hace algunos años y que luego de algunos años de descanso en Chatham fue desguasado. Nosotros no tuvimos barco de reparaciones. Se me ha dicho que estos dos barcos de reparaciones del Mar del Norte ejecutaron su misión magníficamente y de hecho fueron más aceptables a las necesidades de reparaciones modernas que el viejo barco de depósito que había sido convertido de un transporte-aeronaves.

Y así fue como estas naves navegaron hacia el sur con 160 hombres de la armada a bordo, como así tripulantes civiles y el primero en ir allí reparó a 11 barcos con daños de batalla en conjunto. Inicialmente estuvo basado en Georgias del Sur, pero estaba demasiado lejos de la acción por ello fue traído hacia inmediaciones de las Falklans y las reparaciones se llevaron a cabo en dicha área. Mas tarde éste fue a uno de los canales y también reparó la Plymouth -una fragata dañada por tres bombas- en el mar en cuatro días. A mi me gusta la historia donde fue alcanzada la Gamrogan por un Exocet que le causó algunos daños. No fue hundida. Pero, durante la reparación se sucitó la necesidad de soldar acero inoxidable, para lo cual aparentemente se necesitan algunas piezas especiales de acero inoxidable. Al no tener ninguna de estas a bordo, utilizaron un par de cucharas. Otro caso, supongo de improvisación.

Pero algunas personas han expresado y he visto que en los periódicos americanos, que si todas las bombas hubieran explotado el resultado hubiera sido distinto.

Dije con anterioridad que la logística británica fue muy exitosa dentro del aspecto de la guerra y lo fue. Recuerden que el Tercer Comando de Brigada ha ido a Noruega todos los años durante mucho tiempo y por ende tiene equipos y medios ya desarrollados para tal fin. Se me ha dicho que cuando estos navegaron hacia las Falklands llevaron todos estos dejando solamente detrás sus eskies. Pero hay aproximadamente un mes de abastecimiento para el mar cargados en cualquier momento en el barco de abastecimientos, por eto ellos levaron anclas y se hicieron a la mar con todos sus equipos que normalmente llevan en el barco. Esto fue una gran ventaja pues significa estaban listos para partir. Ellos sabían lo que había a bordo y que iban a 8.000 millas en ves de 1.000, pero ellos estaban prácticos en moverse rápido y en llevar todo con ellos. Los dos batallones de paracaidistas al igual que los batallones de avanzada, también tenían sus equipos en depósito listos para salir. No estaban cargados pero no tomaron demasiado tiempo en transportarlos a los buques.

En el Reino Unido existe una experimentada organización logística. Los Marines van anualmente a Noruega. Durante muchos años una Brigada de Infantería va a Dinamarca y una gran cantidad de personal y almacenajes iría a Alemánia en caso de una crisis de la OTAN. Nosotros participamos en el ejercicio Crusader y una enorme cantidad de personal y equipos fueron movidas durante el ejercicio a Alemania. Por ello hay en el país una buena organización logística utilizada para mover gente rapidamente al extranjero, probablemente en una forma que ningún otro país de la OTAN pueda. El personal sabía que es lo que esta-

ban haciendo y fueron sorprendentemente rapidos en tener las cosas listas.

Cuando llegó el momento de cargar los barcos, apareció una ventaja, la que de hecho no hay casi caminos en las Faklands y por ello no había sentido en cargar grandes cantidades de vehículos. Dos Brigadas normalmente usan unos 3.000 vehículos. Para esta operación se llevaron solamente 300, por que hay solamente 10 millas de caminos en todas las Faklands. De hecho que de todos los 300 vehículos en realidad no se los necesitó en su mayoría, por que se descubrió que uno de los problemas era que la mayoría de los equipos de hoy en día vienen provistos de un vehículo: los equipos de reparaciones, el taller móbil estan construidos sobre vehículos. Los caminones llevados allá no iban a ser usados nunca y no estaban en el tramo final cuando llegaron a Puerto Stanley. Ellos fueron dejados en la costa simplemente por que tenían facilidades de reparaciones y de comando y luego tenían que ser llevados al próximo lugar por mar o helicóptero según progresaba el avance.

El principal problema logístico fue el movimiento del grueso de los almacenamientos desde los barcos a la costa. Ese fue en trabajo muy dificultoso y no había facilidades para hacerlo. Cuando estuve en Puerto Stanley nó recuerdo haber visto una grua. Supongo que deberían tener algunas móviles en garages pero no hay facilidades portuarias normales y por supuesto en la Bahía San Carlos no había absolutamente nada. Todas las facilidades portuarias tuvieron que ser llevadas por la Fuerza de Tareas. Todo tipo de amarras, boyas, correajes, anclas y de hecho toda suerte de reparaciones que pudiesen ser necesarias, cualquiera de ellas, tuvo que ser llevada. Fue una tarea mayor el llevar a los barcos la cantidad requerida de equipos que se encontravan en tierra, probablemente fue la parte más dificultosa de la operación de logística.

Nadie sabía cuanto duraría la operación que se iba a llevar a cabo, si iba a tomar 3-4 semanas para que cualquier cosa llegase hasta allí y luego había que mantener la corriente de abastecimientos logísticos fluyendo. Por eso es que hasta el final se seguían enviando más abastecimientos desde el Reino Unido a unirse con la flota y ya en el final se remitieron casamatas para una guarnición de 3.000 hombres. En un momento se pensó en comprar y mover un viejo villorio petrolero en las Shetlands, pero no pareció ser muy práctico como originalmente se pensó y por esto se compraron nuevas casamatas.

Durante las operaciones algo así como 10.000 personas y 100.000 Tns. de carga fueron enviadas allí, junto con vehículos y entre 90 y 100 helicópteros y Harriers fueron a aquellas costas, 12 millones de comidas y 1 millon de raciones empaquetadas fueron llevadas al Sur al final de la campaña cerca de medio millón de toneladas de combustible había en la línea de abastecimiento, más 670.000 Tns. que ya habían sido despachadas del Reino Unido al Atlántico Sur. En conjunto 160 aeronaves fueron al sur, tanto para ser usadas en tierra o en los barcos. Una historia muy exitosa como ya dije.

El único crítico déficit fue la pérdida de tiendas cuando el Atlantic Conveyor fue hundido. Ellos no hicieron la repartición de la carga con las tiendas para 4.500 hombres, que fueron enviadas al sur en el Atlantic Conveyor y éste fue el único déficit. En ningún momento las aeronaves estuvieron inoperables por falta de repuestos y el capitan del barco insignia Hermes reportó que nunca estuvieron cortos con nada y sus barcos escoltas estuvieron comiendo bifes, como cuando dejaron puerto, después de 100 días. Hubo ciertos cargamentos extraordinarios. Hubo regalos de whisky de Nueva Zelandia. Estoy seguro que espléndido. Hubo cascos de balaclava, tejidos sin duda por señoras ancianas. Hubo ropa interior térmica, cerveza especialmente destilada en considerables cantidades y hasta frutillas con crema fueron llevadas allí. En el final había 11.000 y más prisioneros de guerra para ser alimentados e inspeccionados luego.

Una mención fue hecha por Sir Patrick Wall sobre el papel de la base de la isla Ascensión y que fue absolutamente vital. Es un lugar esteril. No hay presencia militar británica ahí. No había comodidades disponibles. En tiempos normales hay un pequeño destacamento norteamericano y no existen factores interesantes (debido a que nadie vive ahí) alguien dijo un poco en broma que tal vez haya un movimiento en las Naciones Unidas para darle la independencia. De hecho, no hay nadie, no había isleños en Ascensión. Por ello cada uno podrá sacar sus propias conclusiones del significado de esto.

Inicialmente cuando la Fuerza de Tareas navegó hacia Ascensión ancló en la bahía a su largo. Un capitán de la Marina Real fue enviado como oficial británico en jefe. Pero como la RAF estaba involucrada en trabajos en la isla y estos se incrementaron él fue reemplazado por un capitán de Grupo de la RAF. La RAF transportó en vuelos a más de 5.000 personas y 7.000 Tns. de equipos y el máximo del movimiento fue más de 800 vuelos diarios. Muchos de estos por supuesto fueron de y para los barcos anclados en la costa. Se han hecho referencias al gran número de reabastecimientos en vuelo y las salidas de estos aviones tanque creo que sólo seis de estos fueron abortados por problemas técnicos, lo que es remarcable. Ocurrió que tres aviones tuvieron que ir a otros países, incluyendo al Vulcan y sus bombas que fue a Brasil.

Para llevar a un Vulcan a las Faklands fue necesario operar con 10 aviones tanques con frecuencias de hasta 18 salidas. Estos tanques debían por supuesto cargarse mutuamente en vuelo para hacer llegar los Vulcan hasta allí. Por esto era una operación enorme hacer que los Vulcan llegasén a la zona y por esto es que no hubo muchos vuelos de Vulcan. Se han hecho referencia al gran número de salidas para patrullaje marítimo de los Nimrod, los que con reabastecimiento en vuelo podían doblar su rendimiento, quedandose en vuelo hasta 18 horas como máximo.

Hubo una gran cantidad de envíos de provisiones. En Ascensión había disponibilidad para cargar correctamente los envíos que en Gran Bretaña debido a la premura con que habían sido sacados no lo estaban. Como así, agregar las cosas que se habían olvidado y que debían ser enviadas al sur. Hubo 600 vuelos de carga a la isla Ascensión desde el Reino Unido y afortunadamente los cargueros pesados Belfast que la RAF había perdido debido a los cortes de los gastos de defensa algunos años antes, estos no habían sido totales y por ello la RAF estuvo en posición de alguilar algunos de las compañías civiles que actualmente los operan. El Hércules fue el principal avión y unas 14.000 horas fueron voladas a Ascensión y los VC-10 agregaron unas 4.000 . Algunos Hércules fueron usados para apoyar a la Fuerza de Tareas en el sur y se realizaron unos 40 lanzamientos de elementos vitales y materiales para la fuerza. Uno de los primeros materiales vitales fue el nuevo oficial Comandante del 2º Regimiento de Paracaidístas, quien saltó de un Hércules luego de volar 12 horas hasta el lugar. El saltó en el medio de la noche sobre el mar, y utilizando equipo indicador electrónico fue recogido por una fragata, quien lo llevó a la costa.

En los vuelos de los Hércules al sur habían dos tripulaciones, y el tiempo de vuelo normal superaba las 24 horas. Creo que este llego a las 28 horas , estableciendo un record mundial. No sé si alguien quiere competir por esto. Yo he estado solamente cuatro horas en un Hércules y fue bastante. Veintiocho horas está más allá de lo creible.

Los helicópteros en las Falklands fueron, por supuesto, vitales para la logística y no los había en número suficiente. La pérdida de helicópteros en el Atlantic Conveyor fue una pérdida, una seria perdida. Los que llegaron allí (un gran número de helicópteros arribaron al lugar) fueron usados para mover armas y municiones. Muchos de ustedes habrán oido hablar sobre los Royal Marines

"yomping", que en el lenguaje marinero significa andar por las colinas con 140 libras de peso en las espaldas y los Royal Marines "yomped" con estas cargas alrededor de la mitad de la parte norte de las islas.

Los helicópteros Chinook fueron bien utilizados. Las reglas de seguridad yo entiendo que de alguna forma fueron reducidas, llegándose ha transportar hasta 81 pasajeros. Cuando los Guardias Escoceses y Galeses fueron a las islas, solamente podían cargar 71. No sé cuantos Ghurkas habrán tratado de cargarlos. Probablemente habrán puesto abordo unos 100. En otra oportunidad transportaron tres cañones de 105 mm. y 22 artilleros. Pienso que a dos los llevaron colgando y al tercero dentro o de algúna otra forma. Dije que en el comienzo las medidas de seguridad fueron reducidas y está fue uno de los factores que posibilito algunas pérdidas, que no hubieran ocurrido en tiempo de paz, si las reglas se hubieran aplicado normalmente.

La munición usada allí fue interesante. Tendremos que esperar aún para saber más sobre la lucha antisubmarina que tuvo o no lugar. Lo que parece ser es que algunos torpedos antisubmarinos fueron disparados y pienso que las reglas normales de la OTAN sobre la espera hasta escuchar el sonido del torpedo oponente llendo hacia uno, tal vez no fueron conformadas. Uno debe preguntarse, si de hecho ésta es una regla importante de la OTAN, de ser ésta una regla. Probablemente, debe haber por allí algunas ballenas con dolores de cabeza. Pero, no es seguro si ha habido o no un ataque de submarinos argentinos. Pienso que probablemente hubo un intento. No funcionó y según lo que he escuchado de fuentes americanas es que ellos están inspeccionando el sistema de control de fuego sobre ese tipo particular de submarino. No sé si esto es cierto o no.

Pero visto desde afuera, parece ser que si usted la brinda a un artillero un proyectil, él lo dispara. Estoy seguro que hay algunos artilleros aquí, que podrían decirme si estoy equivocado o no. Si se le da 10, también los dispara. Si le damos 100, él los disparará. Si le damos 1.000, él disparará hasta que la batalla finalice. En las últimas etapas cuando se estaba preparando el ataque final a Puerto Stanley, los 30 artilleros de la Artillería Real dispararon 16.000 proyectiles.

Quisiera decir un poco más sobre la organización en Northwood. Este es un cuartel central conjunto. Es un cuartel central de la OTAN como ustedes saben. Es un cuartel central inusual. Es el cuartel central del Atlántico del Este subordinado al SACLANT. Es también el Comando del Canal al mismo nivel de importancia, en teoría, a SACEUR y SACLANT. Es también la base del comandante de la Flota Británica . Ahora próximo a este en el mismo terreno está el cuartel central del 18º Grupo de la RAF, el cual es un grupo Marino. Hay un oficial de Alta Graduación, que es también asistente del Comandante de la Flota. El fue el hombre de la Fuerza Aérea destacado en esta operación en John Fieldhouse. Su estado mayor (Estado Mayor Aéreo) fue aumentado por personal no perteneciente a la marina: pilotos de caza, etc. El comandante en jefe de nuestra Fuerza Aérea Operacional en el Comando de Ataque, retuvo su comando en una unidad de la RAF, y su cuartel central estuvo muy envuelto en el planeamiento y asesoramiento en el lado de la RAF. El encargado de las operaciones terrestres, fue originalmente el Mayor General Jeremy Moore, el Marino de dos estrellas que luego fue al sur a comandar las fuerzas de tierra en las Falklands y cuando él tuvo que marchar, el comandante territorial del Distrito del Sudeste en Inglaterra fue trasladado a Northwood para convertirse en el Encargado de las Fuerzas Terrestres allí.

Pienso que las lecciones que debemos aprender aquí es que no deben haber demoras políticas. Debe haber un total apoyo político como lo hubo. Debe haber un mínimo de burocrácia, ningún error financiero y no debe haber ningún tipo de interferencia entre los comandantes sobre los puntos. Aplicando todas es-

tas cosas, obtendremos bien aprendidas lecciones para el futuro.

Ya me he referido al hecho, de que una gran ventaja vino a traves del hecho que los hombres en el Comando de Brigada, al menos, estaban acostumbrados a trabajar juntos. Hubo una rápida improvisación de flexibilidad en la logística, planeamiento y apoyo y la mayor prioridad fue dada a estas operaciones sin limitaciones financieras. Supongo que lo más importante debe ser la calidad de los hombres y el hecho que estaban listos para marchar.

Ahora la campaña está siendo analizada aun en el Whitehall y deberemos esperar para conocer el resultado oficial. Sospecho que será más una cuestión de reaprender viejas lecciones que nuevas y estoy completamente de acuerdo que otras naciones aprendan de ellas y creo que lo harán. Pero, también sugiero que hay una necesidad de aprender algo para este país tambien y necesitamos aprender la necesidad de una Marina fuerte, flexible y con todo tipo de capacidades. Todavía conservamos esta capacidad como lo hemos probado y creo que es esencial que la mantengamos debido a las inseguridades del futuro. Pienso que una cosa debemos enaltecer y son las cabezas de nuestra Marina que han mantenido dicha capacidad a través de las grandes dificultades de los últimos años, donde sus taréas fueron las de comandar y crear y mantener una fuerza para la OTAN de corto radio de acción especializada en la guerra antisubmarina. En contra de este estamento ellos mantuvieron la capacidad de utilizar la flexibilidad del poder naval a miles de millas. Toda la honra y el crédito va a dichas cabezas de nuestra Marina por sus logros.

La última vez que tuvimos un barco soviético en nuestro país, yo charlé con el almirante que vino en él, y no me causó sorpresa cuando me expresó que ellos aprendieron de la historia de nuestra Marina Real en relación a la importancia del poder naval.

Creo que ésta es una lección que nosotros en este país no debemos olvidar en el futuro o de lo contrario estaremos en gran peligro.

EL IMPACTO DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR SOBRE LAS VENTAS DE DEFENSA BRITANICA

Por: Teniente Coronel Robert JARMAN.

Espero que me perdonen si comienzo sitando tres cortos párrafos de la Declaración de Estimados de la Defensa para 1982, confeccionada antes de la invasión argentina a las islas Falklands:

"Nosotros estimados que las transacciones en ventas de Defensa alcanzarán, en "1982/83, a 1.800 millones de libras".

"Para asegurar que, en el desarrollo de nuevos equipos, jueguen una parte signi- "ficativa las consideraciones para las exportaciones, alentamos a la industria a "someter sus puntos de vista, respaldados, siempre que sea posible, por un estudio "de mercado, en una etapa temprana del proceso de gestión".

"Debemos asegurarnos que, siempre que sea posible, (y más frecuentemente que hasta "ahora) las necesidades de las FF.AA. se encuentran de una manera compatible con "las demandas del mercado de exportación".

Y una más, del Prólogo del Presupuesto, que fuera firmado por el Secretario de Estado para la Defensa, el 18 de junio de 1982:

"Solo cuando se halla estudiado totalmente la crisis de las Falklands, estaremos en "posición de tomar una decisión, razonada y considerada respecto a los ajustes que "se deberán hacer al programa de Defensa".

Desde que la presente Primer Ministro asumiera el poder, ha estado resueltamente alentando la industria de la Defensa. No es para menos ya que está bien advertida que de los 1.800 millones de libras mencionadas anteriormente, se debe cotejar con los 7.000 millones de libras estimados como gastos en equipos para 1982/83. Esto, por supuesto, sin incluir el costo de las operaciones de recuperación de las Falklands Island y Georgias del Sur.

En esta etapa, no es fácil preveer el efecto a largo plazo de la campaña en las ventas futuras. El Secretario de Estado para la Defensa está al tanto de que se necesitará " meses " para"analizar la operación de las Falklands e identificar los fundamentos estrategicos, no menos en el área de los equipamientos defensivos". Más recientemente, el Ministro de la Defensa afirmó " queda mucha evidencia detallada para recolectar y evaluar".

Cualquier tipo de hostilidades pueden tener un efecto inmediato en la industria de la Defensa, especialmente cuando se comienza a relacionar el equipo al medio ambiente. Lo irónico, desde un punto de vista británico es que el equipo que recibió más publicidad en la prensa británica, fue el misil EXOCET, fabricado en Francia y utilizado contra nosotros, con un efecto dramático que comenzó con el hundimiento del HMS SHEFFIELD en mayo. Al otro día, la palabra EXOCET entró en el lenguaje ciudadano, alimentando incidentalmente, un prejuicio anti-francés en Gran Bretaña.

A pesar de que será Francia y no Gran Bretaña la que gane con las inmediatas e inevitables pedidos para la provisión del Exocet, es de esperar que se haya a-

prendido, de este lado del Canal, una brillante lección acerca del servicio de post-venta. Sin los ingenieros de Dassault, viviendo en la Argentina, cumpliendo un contrato que comenzará en Noviembre de 1981, es extremadamente improbable que las Fuerzas Argentinas fueran incapaces de adaptar los Exocet a los Super Etendart y, en consecuencia, tanto el HMS Sheffield como el Atlantic Conveyor, probablemente no se hubieran hundido. Por su puesto que el Gobierno francés cortó la provisión de expertos y material cuando comenzaron las hostilidades, pero parece que no intentaron hacer regresar a los expertos que se encontraban allá; parece que la industria de Defensa francesa no tenían motivos para recordar al Gobierno francés, quienes se encontraban en Argentina a principios de abril.

El Gobierno francés indujo al Gobierno británico a pensar que los argentinos jamás podrían lanzar los Exocet desde el aire y aunque los diplomáticos franceses estén pidiendo disculpas por aconsejarnos mal, los franceses pueden estar orgullos de su estrategia de venta. No debe olvidarse que el Gobierno francés posee el paquete mayoritario en Dassault, los fabricantes del Etendard y poseen Aerospatiale que fabrica el Exocet.

Se sabe ahora que se debió efectuar una incursión SAS a Río Gallegos en la Argentina continental, para destruir a los Etendard equipados con los Exocet.

Hemos visto, de este modo, un ejemplo de primera, de como el Gobierno francés y su industria de Defensa trabaja, guante en manos, por un éxito comercial, sin dejar de respetar las sutilezas diplomáticas. Dada la envidia que exite, tanto en los circulos del Gobierno británico como en la industria de la Defensa británica, por la forma en que los franceses manejan sus exportaciones de Defensa, es dable esperar una cooperación más estrecha entre la diplomacia británica y los ingenieros vendedores del mercado. Dicha cooperación, por supuesto, frecuentemente no será más que un conveniente lapso de memoria diplomática.

Si, desde el punto de vista británico, el Exocet fué el villano, entonces, el Reino Unido también tienen sus héroes. Tanto el Rapier como el Blowpipe recibieron buena prensa y como el Exocet, de la noche a la mañana, se transformaron en palabras comunes. La fortuita realización, en junio de este año, de la Exibición del equipamiento del Ejército Británico, les dio a British Aerospace y Short Brothers, la oportunidad de comprobar la reacción inmediata de muchos de los principales militares del mundo ante sus equipos tan recientemente en acción. Parese existir laguna controvercia acerca de cuan exitosos han sido estos sistemas, al Rapier se le acredita derribar 13 y al Blowpipe 9 de un total de 39 aviones argentinos derribados desde el desembarco, pero la USAF, aparentemente esta satisfecha con lo realizado y la órden de los EE.UU existente, aprarentemente va a ser incrementada por unas 12 unidades extras, elevando el costo a unos 60 millones de libras.

También el US Army está tomando en cuenta, favorablemente, el Rapier como equipamiento de sus tropas de despliegue rápido. Es justo reconocer que la campaña de las Falklands, ha levantado los proyectos de ventas de los Rapier y los Blowpipe; causando, especialmente en este último, una revisión de la estrategia de ventas.

Por otro lado, da que pensar que ambos, el Exocet y el Rapier sean inversiones nacionales, antes que desarrollos colaborativos. Todo parece ser de buen aguero para el Rapier en el mercado.

El imaginativo depliegue de los Carl-Gustav de 84 mm. en las Georgias del Sur, por parte de un joven oficial de la Royal Marines, seguramente tendrá repercusión en las ventas de defensa. De todos modos, aunque el beneficio inmediato será para los succos, la acción recordará a muchos de la versatilidad de las armas de lanzamiento de hombro, y será un empuje positivo para el programa LAW 80 británico.

En el otro extremo de la escala, en términos monetarios, esos clientes potenciales que se veían atraídos por el Harrier, pero consideraban al avión como una interesante superchería, se deben haber sorprendido por el desempeño de los Sea Harrier contra los Mirage/Dagger argentinos. Debe ser de interés inmediato para las ventas de Defensa, la posibilidad de desviar los 6 Sea Harrier de una orden de la Indian Navy para reponer las pérdidas británicas en las Falklands. Es de esperar, que este tema se vea aliviado por el reciente anuncio de que se destinarán 226 millones de libras para reponer las pérdidas de helicópteros durante la guerra, incluyendo 14 Sea Harrier.

La campaña de las Falklands ya tuvo algunos efectos sobre las ventas de Defensa. La venta del HMS Invisible a Australia ha sido cancelada, posiblemene para ser reemplazada por el HMS Hermes. También aprendimos que, las negociaciones entre British Aerospace y la Marina China para la adquisición de los Sea Dart, por parte de estos últimos, para instalarlos en sus destructores de clase Luda, se vieron interrumpidas mientras se analiza el desempeño del misil durante la campaña. La Thorn EMI Automation seguramente perdió la venta de su "Target Designation Unit" a la Argentina; ordenado para el destructor Clase 42 Santisima Trinidad. En forma similar, Marconi Avionics y Cossor parece que no podrán cerrar trato con la Argentina para proveer sistemas IFF (identificación amigo o enemigo) y visores de proyección panorámicos. Venezuela, el más importante aliado argentino durante la campaña, recientemente suspendió su pedido, de 70 millones de libras por las aeronaves Hawk.

Si la campaña no hizo más por el pensamiento militar británico, sirvió como recordatorio del rol escencial y único jugado por la infantería: un concepto apto para confundirse en las llanuras de Westphabia. Por distintas razones, las ventas de equipamiento individuales para soldados, son dejados de lado ante una venta de aviones de combate o tanques. Los británicos se enorgullesen de equipar, vestir y alimentar a cada individuo de sus tropas regulares, en un muy buen nivel; y esta política se refleja en las ventas de artículos tan escenciales como ropa y bolsas de dormir. Las referencias respecto al desempeño en las Falklands, de los pertrechos para los hombres de servicio, han sido escasos, pero ha habido algunos indicios para los " Quarter Master Generals" del mundo libre, que contemplaban en su próximo pedido al Reino Unido.

No habrá pasado por alto el que las fuerzas especiales británicas portaban un fusil distinto del de sus hermanos de armas con unidades más convencionales.

Mientras que los SAS, estando en tierra, se podrían distinguir bien, por sus M-16, los otros soldados, estaban armados con el (NATO) 7.62 mm SLR. Las implicancias de ventas de este factor de vida militar podrían ser interesantes y de franco beneficio para EE.UU, mientras que le haría más dificil al Reino Unido desprenderse de sus SRL cuando el EWS (ENFIELD WEAPONS SYSTEM) entre en servicio.

Un viejo fantasma militar de la I Guerra Mundial y antes, volvió a ser noticia durante la campaña de las Falkland, el "pie de trinchera". Quienes hallan visto las peliculas de la televisión argentina de sus prisioneros regresando a casa habrán notado muchos casos de hombres congelados, al bajar por la planchada con evidente dolor. Se dió considerable publicidad a las observaciones concernientes a botas y medias, atribuídos a la Reina cuando, visitando a las víctimas británicas en un hospital militar, se detuvo a conversar con un convaleciente de " pie de trinchera". El porque y la razón del "pie de trinchera" son de materia médica, pero la publicidad puede tener, ciertamente, un efecto adverso en las ventas de calzado militar británico y posiblemente un efecto rebote en otras vestimentas.

Sería muy injusto, por parte de los clientes potenciales cuestionar el alto nivel de las vestimentas británicas, dado que los soldados británicos estaban equipados para los rigores del Altántico Sur, basados en la considerable experiencia de ejercitarse en el vasto flanco norte de la NATO. Ciertamente, la excelente calidad de las bolsas de dormir quedó probada, aunque, el hundimiento del ATLANTIC CON-

VEYOR, parecía haber causado inconvenientes de escalada. El porqué los guardia Galeses llegaron a rogar, pedir prestado o robar las bolsas de dormir a los miembros del Regimiento de Paracaidistas, no está en claro todavía, pero del incidente se trasluce la importancia que le otorga el soldado al elemento y la calidad del producto. No es un vuelo de la imaginación muy grande el pensar que, si los argentinos hubieran tenido las bolsas de dormir británicas, se hubieran sostenido más tiempo; un soldado con frío y si no ha dormido, es un soldado miserable e inefectivo.

Por supuesto, nada es perfecto en este mundo y el sensible comprador de ropa naval no suele seguir el ejemplo de la RN y viste a sus marineros con uniformes de fagina de fibra sintética. El polyester se derrite y se pega a la piel cuando se lo calienta, lo que dificilmente alienta a los marineros a combatir el fuego; durante la campaña, la RN hizo sus tareas con sus vestimentas tropicales de algodón blanco, cuando surgió la necesidad, pero ese expediente es poco satisfactorio .

No hay excusa, de cualquier modo, para dejar de destacar, en alguna medida, al soldado individualmente. Mucho se dirá, en los próximos meses probablemente en foros como éste acerca de fragatas, aviones y misiles y su desempeño en el Atlántico Sur, pero estos sistemas son inútiles a menos que el soldado esté equipado correctamente hasta el último detalle.

Las fotografías de equipos argentinos abandonados ya contaron su propia historia. El Guardia Williams ya realizó una gran acción publicitaria acerca de la comida con que fuera provisto. Pocas cosas són más importantes para el soldado que la comida; y las "COMPO" (COMPOSITE RATION - RACION COMPUESTA)es explotada entre otras, por Gran Bretaña. Parece ser que las "COMPO" provistas a los argentinos de la misma calidad que los británicos, aún siendo más voluminosas. Sin duda los EE.UU. tanto como el R.U. sacará experiencia en este tema, que se reflejará en programas de reembalaje de raciones de combate, no solo para consumo interno, sino para la exportación.

Las inclemencias del clima de las islas Falkland dió lugar a una reacción espontánea por parte de la industria de Defensa. Una firma lanzó inmediatamente, a producir potes individuales con crema protectora para cara, para aliviar el efecto del viento helado que debían soportar los soldados; sólo sería justicia si esta velocidad de reacción se viera recompensada con la subsecuente venta de este barato pero ocacionalmente y vital, elemento.

Tres experiencias de combate, que involucraron a pequeños grupos, podrían afectar las ventas. En primer lugar, un grupo de fuerzas especiales (SBS), se vieron sometidos a una horrible experiencia y se rindieron sin éxito, por fallas en sus motores fuera de borda. Dada la importancia de las pocas fuerzas especiales en el orden de batalla británico, uno debe asumir que muy pronto se procurará un motor fuera de borda actualizado que sea, por definición, un " ganador en las ventas".

Los países compradores están, invariablemente interesados en las soluciones, encontradas por el R.U., a los problemas que se encuentran en los equipos en operaciones, de los cuales, los motores fuera de borda son un simple ejemplo. Un ejemplo más completo es la solución al IFF (identifcar amigo o enemigo) en tierra. Otra vez se involucra a fuerzas especiales (SAS y SBS); trabajando con reserva extrema y en condiciones climáticas espantosas, se reporta que ha sucedido, por lo menos un encuentro entre pequeños grupos, con consecuencias fatales.

Una experiencia operacional similar afecta a los Royal Engineers cuando realizaban su tarea clásica, después de terminadas las hostilidades, de despejar las minas del campo de batalla. Los bien entrenados Zapadores británicos, no pudieron contra la indiscriminación con que fueron colocadas las minas; solo después

de sufrir algunas bajas debieron admitir que estaban incapacitados para detectar las minas plásticas, al contrario de las metálicas. El problema se conoció y fue tratado antes de la confrontación del Atlántico Sur y por supuesto, se abrieron integrrogantes, en el R.U., acerca de un detector de minas plásticas, pero no se encontró ninguna solución. La urgencia de este problema en las Falklands, las que deben ser restituídas, a una especie de normalidad , en un término considerablemente menor a los 40 años, estimando en la actualidad desactivar unas 11.500 minas, seguramente se econtrará una solución para lo que hay un mercado establecido. Por supuesto, la situación dada permitió sugerir una respuesta geolótica por parte de la Cubic Corporation de los EE.UU., la United Scientific en el R.U. y el Lucby Group de la República de Corea, pero se desconoce cuan efectivas serán estas soluciones en las condiciones particulares del suelo de las Falklands.

Como ya se ha indicado, sería dificil el pronosticar el efecto a largo plazo de la campaña de las Falklands, sobre las ventas de defensa del R.U. antes de que el Ministerio de Defensa revele sus "lecciones aprendidas" y antes de que el Secretario de Estado para la Defensa produzca su prometido Presupuesto, antes de fin de año. De todas maneras, parece ser evidente que los destructores Clase 42 y las Fragatas Clase 21 que se han perdido, no serán reemplazadas por naves similares; la R.N. prefiere las Fragatas Clase 22. Esta decisión no solo es de importancia para los astilleros, si no que afectará la importación británica de cascos extranjeros, un tema de considerable interés en la Industria de Defensa. El futuro del misil liviano de corto alcance, Sea Wolf parece ser seguro y en demanda por parte de paises compradores, donde quiera que compren sus cascos. No se puede predecir el mismo futuro para los misiles anti-eroplano de largo alcance Sea Dart, a menos que el análisis de la campaña los obliga a hacer mejoras en el sistema. No me corresponde a mi, como simple soldado, hacer comentarios sobre los recientemente expuestos puntos de vista de oficiales navales superiores acerca de que los barcos de Su Majestad son demasiado confortables para uso operativo y que nuestras Fragatas se transformaron en inapropiadas en el Atlántico Sur, cuando cargaban algo más de la mitad de su capacidad de combustible; sin duda, estos temas están siendo evaluados por diseñadores navales de todo el mundo.

Se podría afirmar, ya con bastante certeza, que el Atlantic Conveyor se perdió a causa de un misil Exocet que había sido desviado con "Chaff" "Cintas antirradar" (CME pasiva), este argumento se puede utilizar tanto a favor como en contra de esta contramedida, pero, al menos, se probó la efectividad del sistema. Referente a la pérdida del Atlantic Conveyor surge polémica de donde se debe construir su reemplazo. Habiendo pagado el Gobierno una compensación a los dueños, de 10 millones de libras, el Ministro de Defensa ha creado una brecha, de otros 10 millones de libras, entre las cotizaciones recibidas de los Armadores británicos y de la República de Corea. Dado que es la actual política del Gobierno, subsidiar cada vez menos la industria de la defensa, se podrá hacer referencia al Atlantic Conveyor como precedente cuando, en un futuro, se trate un subsidio a la venta.

A pesar de no ser estrictamente un tema que hace a la defensa, vale la pena notar que una línea aérea privada, la British Atlantic Airways, y el Comisionado Civil de las Falklands, están tratando de establecer una ruta aérea comercial con las Falklands.

La lección aprendida acerca de la AEW (Alerta Aérea Temprana) ya ha sido objeto de considerable publicidad y el Ministerio de Defensa se apresuró a anunciar el desarrollo de una versión EW (Alerta Temprana) del Sea King que deberá ser atractiva en el extranjero..

También es de esperar, que la variante AEW del Nimron, que entrará en servicio el año próximo, pueda atraer ahora más clientes, particularmente cuando eventualmente sea equipado para reabastecimiento en vuelo.

Ya se hicieron muchos comentarios acerca del papel del helicóptero en las Falklands; y no en Borneo y otros lugares, los británicos simplemente no tu-

vierón los suficientes. Lo valioso que son los helicópteros, tan frecuentemente demostrado en el Atlántico Sur seguramente revivirá el interés tanto en el Wessex como en el Sea King. Desde el punto de vista de las ventas, la única nube en el horizonte, es el porqué de tan alta proporción de pérdidas por causa de accidente más que por causa del enemigo; de los nueve primeros helicópteros perdidos en la campaña sólo dos se debieron a acciones del enemigo.

Como resultado de la campaña, revivió el interés por los proyectos de ingeniería militar dominado por los británicos, ambos concernientes al problema de desembarcar tropas a tierra. La vulnerabilidad de los Guardias Galeses, cuando desembarcaron en Bluff Cove fue desastrosa, ya con el beneficio de la experiencia, uno piensa en los Hovercraft de uso militar y los pequeños vehículos anfibio. El Hovercraft fue ampliamente evaluado por los británicos con un Escuadrón Hovercraft Experimental, en el lejano Oriente durante los años 60, pero el escuadrón fue eventualmente disuelto. Igualmente, vehículos tales como el Cargocat un rudo anfibio liviano, han sido evaluados, pero no encontraron cabida en una fuerza de paz orientada a las necesidades de la NATO.

Un invento británico que podría llegar a ser importante en la futura defensa de las islas Falklands, es el avión liviano Optica. Util para patrullaje, comunicaciones y como avión sanitario, asociado a la actitud para misiones de larga duración y maniobrabilidad a baja altura, este avión está muy bien valuado a un precio de unas 50.000 libras c/u. La promoción que estos equipos necesitan para las ventas de ultramar, es la aceptación, por supuesto, por parte de sus propias fuerzas. Como conclusión final sugiero que la Industria de Defensa del R.U. debería reevaluar los proyectos de reequipamiento en América Central y del Sur. Como ya hemos mencionado, Venezuela, el primer país Sudamericano en salir en apoyo de la Argentina, ya ha actuado en contra del R.U.; pero no olvidemos el reverso se esa moneda. La guerra entre Venezuela y Colombia parece inevitable, y Colombia se mantuvo firme desde el principio de las hostilidades en el Atlántico Sur junto al R.U.; Nicaragua está presionando militarmente a Costa Rica en su frontera Sur.

Puedo asegurarle a la audiencia después del exitoso final de la campaña de las Falklands, no cabe otra cosa más que admiración del equipamiento británico por parte de Colombia y Costa Rica. Otro mercado es, obviamente, Chile, un país que tiene sus propios problemas territoriales con la Argentina. A pesar de que muchos países Centro y Sudamericanos se vieron forzados por los Tratados a aparecer en favor de la Argentina, al final del día, existe un gran respeto por la maquinaria militar británica por parte de ellos. Posiblemente el mayor impacto de la campaña sobre las Ventas de Defensa Británicas será el incremento de intercambio comercial entre R.U. y esos países relegados por Inglaterra en el pasado: aquellos tan valientes como para imprimir sus folletos en español o portugués, según el caso, y para revisar la confusa geografía de Mexico, Ecuador, Perú, Bolivia, Paraguay y Brasil, el futuro, por cierto, será brillante. Por favor no se olviden que, desde el punto de vista Latinoamericano fueron los EE.UU y no el R.U. quienes ganaron la II Guerra Mundial; como los EE.UU. "perdieron " en Vietnan, y el R.U ahora "ganó" en Latinoamérica.

Aunque estamos dejando de lado algunos tópicos obvios de discusión, tales como el paso de una información del barco a tierra; e incluyendo cosas tan pequeñas como la crema para la cara, se espera que estos pocos comentarios estimulen elaboración de concluciones positivas.

Las acotaciones con las cuales comencé muestran una intensión por parte del Gobierno de Su Majestad de prestar atención al mercado de exportación cuando desarrollen su equipamiento de defensa; los recientes eventos en el Atlántico Sur ciertamente han acelerado este proceso, y podrán conducir a un cambio en los tradicionales mercados británicos.

LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS FALKLANDS - MANEJO DE LA INFORMACION

Por: SIR PATRICK WALL, MP; miembro del Comité Selecto de Defensa del Parlamento Británico y Vicepresidente de la Asamblea del Atlántico Norte.

Están aquellos que creen, tanto en EE.UU. como en Gran Bretaña, que los medios de información contribuyeron en gran medida a que los Americanos perdieran la guerra en Vietnam. En esos años, los medios de comunicación contribuyeron al éxito de los "peacenicks" y minaron la moral. Esta debe ser la razón por la que, en mi reciente visita a los EE.UU., me congratularon por la manera en que los medios británicos trataron la campaña de las Islas Falklands.

De hecho, no puede compararse Vietnam con las Falklands, ésta última fue corta, se peleó a una distancia mayor de las bases accesibles, a diferencia de Vietnam, relativamente no se realizaron provisiones para la prensa y los medios.

Por los menos, se pueden extraer muchas lecciones sobre el manejo de la información de las Islas Falklands, especialmente por parte de la R.N. muchos de cuyos oficiales tomaron la posesión de que tenían una guerra que pelear y que ganar, y que los medios eran solo un estorbo.

Es así que el mismo Comandante en Jefe de la Fuerza de Tareas tuvo una desagradable experiencia con los medios. En el viaje de ida dio una entrevista en la cual anticipó que los argentinos serían vencidos con facilidad. Habiendo recibido una mala prensa, y probablemente una reprimenda de Londres, concedió una segunda entrevista en la que dijo que esperaba que la campaña fuera larga y dura. No otorgó más entrevistas a la TV.

Tanto los Royal Marines como el Ejército aprendieron a tratar a la prensa durante los disturbios en Irlanda del Norte; la R.N. no había aprendido esta lección.

EL PANORAMA GENERAL

Antes de la campaña de las Islas Falklands, la Marina había estado en desacuerdo con el Gobierno acerca de los que ésta creía, injustos cortes presupuestarios comparados con los otros servicios. Esto condujo a filtraciones y agravios intercambios, todos registrados por la prensa y los medios. Por lo que se tensaron las realciones.

Antes de la campaña, el Ministro de Defensa usualmente tenía una sesión informada de una hora y media al mes, no imputable y extraoficial.

Cuando se movilizó a la Fuerza de Tareas en el sorprendente plazo de 3 días, parecería que la prensa y los medios estaban en un nivel de prioridad muy bajo en los planes de los programadores. Se le pidió a la NPA que nomine hasta seis corresponsales que, después de protestar se elevaron a 10, luego a 12 y finalmente a 29. No se invitó a la prensa extranjera ya que, en esta etapa, ninguna mostró gran interés.

No se realizaron planes previos, ya todos los que existían eran para una guerra en el norte de Europa. De hecho, los formularios para la prensa estaban parcialmente escritos en Arabe, ya que se utilizaron los sobrantes de las Operaciones en Suez. Las comunicaciones de la prensa y los medios parecen haber sido completamente pasados por alto.

Todo el problema del manejo de la información en la guerra, se está estudiando actualmente en el Comité Selecto del Parlamento, el que expedirá a fines de año. Este Comité está constituído por 2 miembros del Parlamento (6 del Gobierno, 4 Laboristas y uno SDP) del cual yo soy miembro, ya tuvo una cantidad de audiencias públicas, en las que se basa este escrito.

PRIMERA ORGANIZACION DEL MINISTERIO DE DEFENSA

Como la política fue que no habría operaciones de envergadura sin la participación de los aliados y que estas operaciones se realizarían en el Norte de Europa, no existían planes previos para la campaña de las islas Falklands.

Fue correcta la prioridad de seguridad de las fuerzas involucradas, esto dificultó aun más la larga travesía de 8.000 millas antes de que comenzaron las hostilidades.

Las comunicaciones para radiodifusoras estaban limitadas y no las había para Televisión, ni fotografías, ya que no tenían aeródromos en las islas Falklands. Como la BBC y la ITN estaban ansiosas por material visual, debieron procurarlo de las películas de Buenos Aires y la Televisión Argentina en las Falklands lo que les trajo aparejado críticas por parte del público del R.U.

Después que zarpara la Fuerza de Tareas,El MOD (Ministerio de Defensa) ponía a disposición información regularmente, pero dejaba de lado las preguntas que pudieron significar un peligro para la seguridad de la F.dT. cinco o seis voceros oficiales de información civiles, contactamos con la F.dT filtraban la información la que se volvíaa censurar en Londres por los servicios civiles del MOD. No había nadie con responsabilidad o autoridad al cual se le pudiera apelar.

Toda indulgencia en cuestiones de lucha psicológica o técnicas de desinformación fue fuertemente descartada por el Ministerio. De todos modos accedieron a un manejo justificable de las noticias, por ejemplo, no desmintieron la versión que el HMS Superb navegaba desde Gibraltar hacia el Atlántico Sur cuando en realidad se dirigía a Faslane. Obviamente, era ventajoso para la F. de T. que los argentinos creyeron que un submarino nuclear ya se encontraba en la zona.

PROBLEMAS A LOS QUE SE ENFRENTABAN LAS COMPAÑIAS DE TV

En general, las compañías de TV creen que se dejaron de lado sus requerimientos. Virtualmente no existieron comunicaciones y la censura tanto de los oficiales de información en la F. de T. como de los agentes civiles del MOD en tierra fue escesiva, debidoa la falta de previsiones y organización.

ENG son equipos electrónicos miniaturizados que permiten la grabación y reproducción de imágenes y sonido instantáneamente sin necesidad de ser procesadas. Las llevan los equipos de TV. De todas maneras, requieren transmisión via satélite. Los satélites son caros y no se proveyó ninguno, el único accesible era el Discus americano el que debía ser levemente inclinado para cubrir el Atlántico Sur. Se le efectuaron solicitudes al MOD para la asistencia de los americanons pero no sucedió.

No se permitió utilizar el satélite militar Scott ya que estaba reservado para propósitos militares. Por eso las compañías dependían de los barcos a la Isla Ascensión y de allí, los aviones hasta el R.U.

Acerca de la censura, muchos coincidían en que dos filtros, uno a bordo y otro en Londres serían necesarios. Algunos, afirmaron que tenían hasta seis escalones de censura ciertamente hubo demoras innecesarias, 23 días sobre las fotografías de la rendición de las Georgias del Sur; 21 días sobre el hundimiento del HMS Sheffield; 23 días sobre el ataque de Pebble Island; 18 días sobre el desem-

barco en Bahía San Carlos; 16 días sobre las operaciones de Goose Green y Bluff Core y 11 días sobre la rendición final de los argentinos.

Los corresponsales se quejaron de su relación con los oficiales superiores pero, aparentemente se llevaron bien con otros oficiales navales una vez que estos comprendieron que los equipos de TV desembarcarían con ellos y trabajarían con las partidas de desembarco. De todos modos existieron constantes críticas a los miembros oficiales de información civiles, quienes, aparentemente no tenían nivel de autoridad y fallaban al tomar responsabilidades, refiriéndose, en la mayoría de los casos a Londres y, en consecuencia, contribuyendo de este modo a las demoras. Por ejemplo, el uso hecho de la isla Ascensión, la pérdida de dos Harrier por accidente, las bajas a bordo del HMS Sheffield fueron todas censuradas, aunque fueron luego libradas en Londres con detalles incorrectos. La rendición final no fue filmada para no perjudicar con esto las negociaciones.

Una vez en tierra, los oficiales de la R.N. y el ejército pasa las copias que eran detenidas a bordo, por los miembros oficiales de información, los que sölo desembarcaron a fines de la campaña. Las filmaciones debían enviarse de vuelta al HMS Fearless haciendo "dedo" en los helicópteros de paso cuyos pilotos siempre fueron serviciales.

Las críticas básicas fueron: la falta de previsión; la falta de apreciación por parte de algunos altos oficiales navales, respecto a la importancia de la TV en la moral de hogar; la falta de facilidades para transmitir las filmaciones y la excesiva censura que retrasaba las filmaciones argentinas ya habían sido liberadas en Londres.

PROBLEMAS A LOS QUE SE ENFRENTARON LAS RADIODIFUSORAS

Los corresponsales también se quejaron acerca de la falta de planeamiento. De todos modos, las comunicaciones fueron mejores dado que se desponía de terminales Marisat en determinados barcos.

No existió información preliminar en el Invencible o en el Canberra ya que había 5 P.R.O. asignados en varios barcos. Más tarde, tres fueron concentrados en el Fearless pero ninguno desembarcó hasta muy avanzara la campaña.

Los correpsonsales se distribuyeron por las dos fuerzas; las tropas de Asalto y las fuerzas de apoyo navales. En el pimer caso, los corresponsales fueron asignados a unidades y provistos con ropas de combate, etc. Pero a los últimos se le dio muy poca ayuda y apoyo moral.

Una vez en tierra, las copias eran controlàdas rápidamente por los oficiales de combate, pero no había acuerdo alguno para hacerlas llegar al Fearless, las copias eran frecuentemente demoradas, por ejemplo la información del avance sobre Pto. Stanley se retuvo durante 24 horas y por lo tanto sufrió un retraso de 6 horas sobre el cese el fuego.

Los corresponsales no tuvieron problemas con los Royal Marines y el Ejército, pero desaprobaron a la Marina y los miembros civiles de iformacioón por su falta de organización. Se sugirió que un barco Marisat se debía destinar como barco de prensa permanente con algún medio de comunicación directo conla costa. Solo había de 16 a 18 corresponsales en tierra y un número tan pequeño no justificaba un requerimiento operacional.

PROBLEMAS ENFRENTADOS POR LOS CORRESPONSALES DE DEFENSA EN LONDRES

Los corresponsales de Defensa parecen ser los más críticos de todos. Algunos reclaman que las comunicaciones del M.O.D. eran insatisfactorias y que no se respondía a las preguntas. Otros opinaron que no debía haber censura y que el

manejo de la noticia, aunque ayudara a levantar la moral en casa o a confundir al enemigo. Se dijo que la recuperación de las Georgias del Sur fue una carnicería; que el MOD los despistó acerca del desembarco en Bahía San Carlos indicando que se hacian incursiones más que un desembarco tipo Dia "D"; y que se exageraron las bajas en Bluff Cove para hacer creè a los argentinos que se retrasaría el ataque a Pto. Stanley. Esta forma de manejo de la información, decía un correponsal, nunca se justificó. Desde este punto de vista, uno tenía simpatía considerable por el Comandante de la F. de T. y el Ministro de Defensa.

LECCIONES PARA EL FUTURO

Muchas de las críticas surgieron de lo inesperado de la campaña y de la velocidad con que fue montada. De todos modos, ahora parece razonable claro que ciertos altos oficiales navales no entendieron la importancia de la prensa y los medios de información. La mayoría de los corresponsales estuvieron de acuerdo en que debían haber dos filtros, uno en el filo de la acción y otro en Londres. De todos modos no parecía haber un control centralizado en ninguno de los dos extremos, lo que condujo a demoras y frustraciones. Mientras que la prensa trabajaba bien con la Royal Marines y el Ejército, existieron fricciones con la Marina.

Sobre todo, no se pensó en las comunicaciones, tanto para la prensa como las compañías de TV. Los miembros civiles de información fueron criticados grandemente, parecían tener poca autoridad sobre los demás.

Los resultados definitivos fueron una falta de información pública y, por supuesto, alguna confusión cuando las informaciones provenían de fuentes argentinas, que no podían ser contestadas en Londres. Por suerte la campaña fue corta y exitosa, por lo que fue poco el daño ocasionado, aunque en una guerra larga, la batalla de la información se habría perdido.

En guerra la censura es escencial para preservar la seguridad de las fuerzas involucradas y esto fue reconocido por la mayoría de los hombres de prensa y los medios. Algunos, de todos modos, no lo reconocieron y clamaron què la censura nunca se debía justificar. Esto, en si mismo justifica la censura; de todos modos, esto se debería aplicar en solo dos filtros, y alguien debería estar a cargo, alguien a quien se le pudiera hacer reclamos.

La prensa responsable y los medios de comunicación son de gran importancia tanto en guerra como en la paz. Es por ello que deben ser considerados al hacer los planes. Dichos planes deben considerar destinos, información y sobre todo comunicaciones. Si la campaña de las Falklands sirvió para enfatizar estas elecciones, esta controversia no habrá sido en vano.

UN NUEVO AVANCE EN LA DEFENSA DE LA FLOTA Y BASES NAVALES

Por: Ron CAIN, Gerente General, Consorcio SEAKNIFE, USA.

Es bastante obvio que no tenemos aún todos los factores del conflicto de las Falklands, de principios de este año. Pero ya, en algunos aspectos, encontramos lecciones bastantes claras.

En esta época, en que 100 millones de dólares no es un precio alto a pagar por un barco, quedó probado claramente que cualquier conflicto puede resultar muy caro. El que la Argentina perdiera uno de sus principales navíos, varias patrullas y una fragata liviana; y que Inglaterra perdiera cuatro modernos barcos de guerra, es suficiente argumento, en si mismo, como para encontrar una manera más barata de proyectar el poderío naval. Obviamente, sigue siendo crítico el poder mantener un poder aéreo con base naval, y no hay manera de reducir drásticamante el costo de los portaaviones, aún de los pequeños como el HMS Invincible. Además probó ser crítica la habilidad de mantener plataformas navales de cañones pesados para el bombardeo de costas.

Los destructores y fragatas, que fueron indispensables para bombardear las costas y apoyar los desembarcos, también se encargaban de la vital función de proteger a las naves principales, los portaaviones y los transportes de tropas. Debido al enorme costo de los destructores y fragatas, su pérdida se hace insostenible, aún siendo que esta, como en el caso del HMS Sheffield, pueda salvar a un portaaviones de ser averiado o destruído. Algunas pérdidas son, probablemente inevitables en un caso de ataque aéreo concentrado o de submarinos. Bajo estas circunstancias, los Comandantes de las Fuerzas de Tareas, meditarán mucho antes de arriesgar sus recursos en una zona peligrosa. Esta variante podría exponer el desenlace de un conflicto.

Lo que parece ser necesario, es un sistema de bajo costo para proteger a las fragatas y destructores, así como a toda la Fuerza de Tareas. Esto puede significar la creación de una pantalla adicional para incrementar la zona de defensa alrededor de la Fuerza de Tareas; para apoyar y mejorar la AEW y el cubrimiento aéreo de la Flota. En el caso de la experiencia británcia en las Falklands, en que la AEW (Alerta Aérea Temprana) se llevó a cabo improvisadamente y en forma precaria, el Comandante de la Fuerza de Tareas hubiera necesitado otras opciones que le habrían empliado el tiempo de alarma y protección de la flota.

Desde la perspectiva argentina hubo otras lecciones. No intento seguir con el interrogante de: si la flota argentina podría o debía haber enfrentado a los "cazadores y asesinos" submarinos nucleares británicos. Está claro que se necesitó una eficiente actividad naval defensiva, con base fuera de las Islas Falklands. Parece ser que los argentinos no se arriesgaron a realizar este tipo de actividad, de cualquier modo, el resultado en acercamientos convencionales, hubiera sido un éxito para las contramedidas británicas, en forma de misiles Sea Skua antinavío disparado desde los helicópteros Linx.

La tecnología ha alcanzado una etapa, tanto en sistemas como en el diseño de cascos pequeños, donde algunos de estos problemas pueden conontrar solución. Estoy conciente del hecho que durante la guerra, alrededor de las Falkland las condiciones del mar fueron extremadamente duras, y que las condiciones generales de operatividad fueron pobres. La tecnología, ahora, puede manejar algunas de estas condicones.

Basicamente, la respuesta es un nuevo diseño de casco para pequeñas embarcaciones. Ese diseño se llama Seaknife (en adelante SK), creado por un diseñador británico, Peter Peayne, que vive en la actualidad en los EE.UU. Dejenme remarcar que es el Seaknife, luego veremos como se podría haber incrementado la capacidad operativa de ambos participantes en el conflicto Falklands.

El diseño SK es un caso de concepto único, que puede satisfacer el requerimiento de velocidad, aún en aguas muy turbulentas, con el confort de la tripulación y estabilidad de casco. Un atributo que podemos obtener de este concepto es la economía de su fabricación y operación. La velocidad, en el mar es cara, y se obtiene con alta complejidad, tal como en el efecto de aire, efectos de superficie o aparatos Hydrofoil, y un gran gasto de combustible. El diseño SK utiliza la simplicidad de un diseño de caso único para aumentar la velocidad y es excepcionalmente económico. La estabilidad de este formato de caso es excelente en alta y baja velocidad. La apariencia del SE es muy diferente de otras naves convencionales, no solo por la forma de su casco, sino también por que la resistencia aerodinámica, en una embarcación de alta velocidad, nos fuerza a tener una cubierta limpia y una superestructura reducida.

La utilización estratégica de pequeñas naves de combate SK podría servir para la defensa de comunidades isleñas tales como las Falklands, de plataformas de energía como las del Atlántico Norte, las costas europeas de la NATO y otras. Como respuesta a presupuestos económicos reducidos, la construcción y economía operacional del concepto SK permite un gran número de naves con diversas especializaciones. Varios escuadrones de etos con diversos armamentos y sensores pueden ser útiles para el control de corredores marinos, como protección de convoyes, barreminas, apoyo de operaciones anfibias, etc. La maniobrabilidad, estabilidad y velocidad de estas naves pueden ser usadas en las cerradas aguas de una bahía, un estrecho y aún en mar abierto.

Este escrito remarcará algunos problemas hipotéticos que podrían haber resultado o resultaran de un conflicto del tipo similar al del Atlántico Sur, y la solución que pueda proveer una nave con diseño de caso SK. La descripción técnica del diseño de este caso, las capacidades de tales naves, se proveerán en un folleto a su disposición después de esta reunión.

SEÑALAMIENTO DE PROBLEMAS NAVALES ARGENTINOS

Problema 1: *Restringir a las fuerzas navàles británicas de acercarse y retomar las Islas Falklands.*

Supuesto: *La Marina Argentina tiene cerca unas 30 patrullas misilísticas de diseño Seaknife. Las naves tienen bases protegidas en las costas argentinas con algunas bases de suministros avanzadas en las Falklands. Su armamento consiste de varios misiles superficie-superficie, un número de misiles superficie-aire y un sistema antimisiles. Los estados del mar son muy altos y la visibilidad es muy pobre.*

Solución: *El diseño Seaknife, permite a la nave usar su velocidad prácticamente en cualquier clima, para protección y para atacar al mismo tiempo cuando el clima ha restringido la capacidad del oponente. Con 30 naves de esas en operación, por lo menos 10 podrían estar alrededor de las Falklands, patrullando constantemente. Las Falklands están a unas 400 millas de las bases del sur Argentino o sea, alejados de 5 a 8 horas, lo que permite el reemplazo de las naves desplegadas durante la noche. El bajo perfil, reduce durante la noche su seguimiento por radar, y aún con buena visibilidad no permiten que el Control de Fuego del avión pueda "enganchar" a las naves. Los misiles "HEAT-SEEKING" (busca calor) tendrían un blanco más difícil porque los escapes del motor se encuentran por debajo del casco. La nave se podría equipar con contramedidas electrónicas para la defensa de misiles, pero quizás la mejor defensa antimisil estará dada por la maniobrabilidad de la nave a alta velocidad, que puede doblar en forma más cerrada que un misil. Las pruebas han demos-*

trado que un Seaknife puede doblar 180º a 70 nudos en una distancia de 3 esloras. El Seaknife en planeo tiene muy poco calado y es más rápido que un torpedo, por lo que un submarino no le representa oposición. Una nave misilística Seaknife puede transportar de 2 a 3 veces más armamento que un avión HARRIER y es capáz de permanecer en el área de conflicto durante días no tan solo minutos. Suponiendo que un avión HARRIER y una nave Seaknife cuestan lo mismo, las diez naves misilísticas equivalen a una fuerza de 30 HARRIER patrullando. La escabrosa costa de las Falklands, proveería muchos refugios para las naves Seaknife. El poder de fuego y alcance de los misiles en estas naves mantendrían a los costosos asentamientos enemigos en alta mar. Cualquier incremento en la distancia sería una restricción para los aviones enemigos porque la mayor carga de combustible, significaría una reducción en los armanentos y en el tiempo de patrullaje. Las naves Seaknife serían una poseción de bajo valor pero tendrían el poder de fuego y alcance de una de alto costo. Una nave Seaknife sería dificil y costosa de eliminar.

Problema 2: Las islas Falklands han sido retomadas, de todos modos, el conficto continúa en forma de hostigamiento guerrillero para minar la determinación británica.

Supuesto: La Marina Argentina ha construído una gran fuerza de naves Seaknife que tienen la habilidad de desembarcar y apoyar tropas en cualquier parte de las Falklands. El tamaño de los barcos van desde la nave de reconocimiento de alta velocidad "SEAL TEAM" a naves de desembarco de alta velocidad para transportar hombres y armamentos, desde la Argentina, durante la noche. El elemento sorpresa y la velocidad serán una gran ventaja para los atacantes.

Solución: Los atributos de las naves patrulla misilísticas Seaknife, que la hacen difícil de eliminar, tienen gran aplicación para apoyar una gran actividad guerrillera de origen naval. Elbajo costo de construcción de una nave Scaknife y el bajo costo de las instalaciones para su fabricación, le permitirían a la economía argentina costear la construcción de cientos de naves Scaknife, de distinta configuración, acarreando misiles, cañones, hombres y blindados, podrían partir una noche de las costas del Sur Argentino y estar alrededor de las Falklands al amanecer. La Scaknife no tendría problema con los submarinos, y el grán número de plataformas misilísticas móviles agresoras, en un ataque sorpresa, podrían eliminar los aviones con base en la isla y los barcos anclados. Tal acción drenaría el Tesoro Británico de tal manera que una solución política de la soberanía se revertiría hacia aquella nación capaz de defender el área.

SEÑALAMIENTO DE LOS PROBLEMAS NAVALES BRITANICOS

Problema 1: Mantener una fuerza naval británica en las Falklands que sea aceptada y respetada por el Gobierno Argentino.

Supuesto: La Marina Británica tiene cerca de 20 naves misilísticas Scaknife, 3 naves de vigilancia y varias naves de alta velocidad para el desembarco de tropa estacionadas en las Falklands. Las unidades serían percibidas sólo como defensivas por el Gobierno Argentino, sin numeros suficiente como para transformarse en agresivas, por lo tanto, aceptable sin restricción o humillación nacional.

Solución: El costo para construir, operar y mantener cerca de 20 naves Scaknife sería menor que la cuarta parte (1/4) del costo de un submarino nuclear. La tripulación y su entrenamiento técnico para las 20 naves Scaknife, sería mucho menor que la que la requerida para un SSN. Las naves podrían navegar las aguas costeras alrededor de las islas, y algunas naves podrían patrullar un área mucho mayor que un SSN. Podrían trabajar facilmente con reconocimiento aéreo y entrarían en acción para repeler una actividad guerrillera de origen naval. Esto frenaría al Gobierno Argentino de tomar semejante actitud. Podrían acomodarse, a un costo efectivo, facilidades para construir y reparar estas naves Scaknife en las Falklansd, dando a la comunidad una salida para sus labores técnicas.

CONCLUSIONES

El diseño de naves SK puede ofrecer la velocidad en el mar que, actualmente se adjudica a los helicópteros, pero con la economía y seguridad de un barco. Hay misiones que siempre serán para helicópteros, pero el Seaknife podría ayudar en esas misiones sirviendo de nave de alta velocidad para apoyo de los helicópteros. La capacidad de la tecnología misilística está creciendo rapidamente, y se debería desarrollar una plataforma misilística que pueda tomar ventaja de éste avance tecnológico. Esa plataforma es el Seaknife.

DESCRIPCION TECNICA

El casco SK tiene forma de cuña, fondo chato sin escalones, que presenta una pequeña área de contacto cuando el casco se eleva o entra en un mar agitado a alta velocidad. Los lados del casco con forma de cuña, se ensanchan desde abajo, suavemente al principio, y cada vez más hacia la intersección con la cubierta, donde se ensancha horizontalmente. La suavidad vertical del diseño del casco, permite que el suave desplazamiento de la proa penetre profundamente las olas, antes de que el desplazamiento se sostenga con la ola producida que se desliza hacia arriba por el casco y encuentra la convexidad del ensanchamiento y es arrojado hacia afuera levantando el casco y manteniendo la cubierta razonablemente sin agua. La entrada de un casco SK en el agua a alta velocidad, no afecta mayormente a la embarcación. La pequeña área del fondo de proa y el suave desplazamiento del casco, permiten que la caida vertical continúe por varios pies, lo que desacelerará y absorberá la energía suavemente, cambiando de dirección y velocidad . Arar el mar con la proa no detiene el avance del casco, la filosa proa corta el mar y absorbe la energía con la fricción de su superficie, no con el desplazamiento. La entrada del casco en el mar acelera lentamente la masa de agua y el SK pierde suavemente su momento de avance.

DISEÑO SEAKNIFE

Las tres clasificaciones principales de tamaños serán: el bote abierto de 35 a 55 pies; la nave patrulla misilística de 65 a 95 pies y el pequeño barco de combate de entre 100 y 200 pies.

La pequeña nave abierta podría ser desplegada desde una nave madre en alta mar. Podría acarrear un equipo especial para botes, arma, materiales y una pequeña balsa. Una corrida hacia la costa, por debajo del radar, agregaría el elemento sorpresa. El casco sería construído de un material fuerte y liviano y una superestructura reducida que no serían detectables por el radar.

Existío, al principio del conflicto de las Falklands, un grán trabajo efectuado por fuerzas especiales antes de la invación total en Puerto San Carlos; y, si entendí correctamente, existieron algunas misiones de fuerzas especiales que abortaron a causa de problemas con los motores fuera de borda en naves livianas. Obviamente, estamos en una etapa en que no podemos permitirnos que, un error, táctico menor, arruine la misión. No obstante, que un SK podría haver sido un poco grande para esas misiones, hubiera hecho el trabajo con mayor confiabilidad y sin riesgo de desplegar un barco madre y exponerlo a las defensas terrestres.

Las naves patrullas misilísticas serían construidas en Epoxy reforzado, aluminio o acero, dependiendo del tamaño de la nave, su armamento o misión. La protección costera se podría obtener con una de menor tamaño que podría aprovechar la baja reflectividad de los compuestos Epoxy al radar para acrecentar su efectividad.

Imagínese un barco, a 80 nudos (150 Km/h), equipado con misiles sup-sup y sup-aire y una cantidad de sensores que le permiten una tarea de captación aún estando lejos de una flota o base terrestre.

Un barco de este tamaño, digamos unos 95 pies, podría transportarse a la zona de conflicto, si está lejos de su base, a bordo de un carguero o una nave de apoyo a una fuerza anfibia.

Existe un proyecto para que un número de estas naves permanezca en el perímetro de una fuerza de tareas proveyendo los servicios de detección, defensa sup-aire, defensa contra agresores de superficie y, quizas lo más importante, operaciones señuelo contra misiles antibarco tales como el Exocet.

Surge la pregunta obvia: ¿ cómo puede un barco de este tamaño sobrevivir en mares pesados por determinado tiempo y cumplir con su misión ?. Dejenme asegurar que las cualidades marineras de un barco son tales que el confort de la tripulación se mantiene, aún durante operaciones a alta velocidad en mares agitados.

Las tripulaciones pueden ser cambiadas tras largos períodos regulares y su despliegue, desde un barco madre podría restringirse a los momentos de peligro potencial.

Los usos de estas pequeñas naves de combate son muchos y obvios. La construcción de cascos más grandes podría ser de acero o aluminio, que se requieren en tales tamaños para soportar el peso del casco, el combustible, los elementos electrónicos, las armas y la tripulación, con una razonable comodidad.

Las pequeñas naves de combate (SCS) frecuentemente son consideradas como de corto alcance, inestables, que tienen poco confort para la tripulación, facilmente abatibles, poca aplicación para encontrar asentamientos, etc. Por estas razones los tradicionalistas no han considerado a los SCS como algo importante o una buena inversión. Con respecto a las capacidades del SK, estas ideas deberán ser reexaminadas.

El poder de fuego de un SK equipado con misiles será de largo alcance y extremadamente poderoso para un barco tán pequeño. Con el constante avance del poder de fuego y el control de guía, el rol futuro de estos barcos solo podrá crecer en importancia.

Alcance: la duración de patrullaje de un SCS SK no debe ser corto. Requiere una moderada cantidad de energía para planear y es hasta un 44% más eficiente que otros cascos de planéo a velocidad óptima de crucero. Su capacidad de largo alcance podra ser incrementada cuando sea transpotada como carga de abordo o cuando sea remolcada.

Estabilidad: un rápido desplazamiento en respuesta al mar, puede transformarse en la destrucción física, cuando un SCS trata de usar sus mayores disponibilidades: velocidad y maniobrabilidad; un SCS inestable no podrá seguir a un objetivo ni evadir un ataque. El SK tiene là estabilidad y suavidad de maniobra que le permiten seguir a su objetivo y tomar contramedidas si lo atacan.

Confortabilidad: los SK proveen grán confort físico, para la tripulación, a cualquier velocidad, y el confort de la tripulación se refleja directamente en su desempeño.

Costo y efectividad: los SCS SK pueden obtenerse a un costo menor que cualquier otra plataforma que tenga la misma misión, velocidad, armamento y tripulación. Se pueden obtener en grán número a causa del bajo nivel técnico de labor operaria, equipos y materiales requeridos para construir éstos barcos. El costo por unidad terminada dependerá del poder de fuego requerido y sus sensores, pero la producción en masa de estos componentes mantendrá su costo muy por debajo de 10 millones U$S.

Uso: los SCS SK, normalmente se desplazan en grupos de 3 o más, esto incrementa su poder de fuego real y percibido. Se podría utilizar uno de los tres como

AWACS e incrementar la inteligencia.

La guerra del Atlántico Sur nos mostró que la tecnología avanza en ciertas áreas: en misiles desde el aire, tanto desde aviones como de helicópteros. Nos mostró como están expuestos a daño o destrucción las unidades de superficie.

No podemos cerrar los ojos al progreso. No debemos decir que, por ejemplo, solo evolucionaremos en el área de los misiles y sistemas sensores de abordo. La guerra requiere que usemos todos los elementos para incrementar la movilidad, sorpresa y poder de fuego. Esto significa que debemos pensar creativamente acerca de casco, sistemas de poder y métodos de despliegue.

La mayor lección de la Guerra del Atlántico Sur es que debemos continuar adaptándonos. Nuestra naves deben estar a la altura de nuestra capacidad técnica.

LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR: UN SUMARIO DE LECCIONES

Por: Gregory R. COPLEY, Editor de las Publicaciones de Defensa y Asuntos Exteriores, Presidente de la Conferencia.

Lo que es, tal vez, más significativo de los dos días intensos de discusiones en la Conferencia de las Lecciones de la Guerra del Atlántico Sur, es que hay mucho que aprender acerca del conflicto, y que nosotros hemos descubierto tan poco de ella. En dos días sólo podemos hacer un análisis superficial y conocer las preguntas que deberíamos formularnos. Obviamente, sería bueno si pudieramos asistir a una conferencia y, despues de algunos pocos días, obtener una lista de lo que deberíamos y no deberíamos hacer en un futuro conflicto, o cómo deberíamos organizar las defensas de nuestro territorio. La vida no es tán simple. Y esta conferencia es sólo el primer paso para formularnos las preguntas acerca del equipo, de las estrategias y de los hombres involucrados en el conflicto.

En primer lugar, hay muchas áreas importantes que no hemos cubierto, o no tubimos tiempo de cubrir ni de acceder a suficientes información. Este es el aspecto más obvio de un interrogante que comienza mientras el olor a Cordita aún flota en el aire. Surge la pregunta si nosotros deberíamos haber esperado y sostener nuestra conferencia más tarde, después de que la historia perpetuó algunos mitos, o si nosotros deberíamos proseguir nuestros cuestionarios mientras los asuntos están aún frescos. Nuestra decisión fué que deberíamos empesar mientras los asuntos estén aún frescos y estar preparados siempre para enmendar y tener al día nuestras evaluaciones a la luz de los hechos.

Dejenme subrayar algunos de los puntos que no cubrimos:

- *Consumo de materiales; las tasas de utilización de alimentos, municiones, combustible, etc.*
- *Esta no fué una guerra de blindados, así que sólo podemos aprender las lecciones sobre la pequeña fuerza británica, y no podemos avanzar más alla en el conocimiento de cómo los blindados podrían enfrentar a otros en el futuro*
- *Necesitamos una apreciación más completa de la construcción de barcos y más debates sobre el asunto.*
- *La situación de la reparación de los barcos; ¿ Cómo se debería trabajar en la práctica ?.*
- *Cómo planificó y peleó la Infantería a través de las situaciones, desde ambos lados.*
- *El rol de la Inteligencia desde un punto de vista táctico.*

y mucho más.

En segundo lugar, los puntos que hemos tratado lo fueron, en virtud del tiempo consignado, sin suficiente profundidad; aunque todos los oradores, yo creo trataron sus tópicos con un máximo esfuerzo.

En muchos casos, la única información disponible, fuera de las Instrucciones Clasificadas provenientes del RU, fué la de los fabricantes de equipos utilizados en la guerra. No hubo más alternativa que recurrir a esta fuente de información aceptando la anuencia favorable que rodea a esta información. De todos modos obtuvimos información que no hubiera sido posible obtener de otro modo, y me gusta-

ría agradecer a esos fabricantes por cedernos su tiempo. Nos hubiera gustado tener más información de primera mano proveniente de la Argentina. Como no fué así, poco tubimos para disipar rumores e historias inconclusas de las acciones que rodea muchos aspectos de la guerra. Tal como el uso de submarinos por parte de los argentinos, por ejemplo. Hemos escuchado informes acerca del intento de disparar torpedos contra objetivos británicos por parte de los submarinos de la Marina Argentina Clase 209. Aún en los últimos dos días, he escuchado diversos estimados desde un intento hasta 14 intentos sin éxito. Nada más conocemos que la Armada Argentina está muy insatisfecha por sus torpedos. Por el otro lado, la Marina del RU utilizó torpedos con tecnología de la II Guerra Mundial con mucho éxito; pero todavía no save nada acerca de como funcionarán sus nuevos torpedos Tigerfish.

La publicación "Defensa y Asuntos Exteriores" seguirá con los interrogantes acerca de la Guera, un reporte continuado aparecerá en futuras ediciones.

Pero hemos aprendido algunas lecciones reales, o sacado algunas conclusiones durante estos dos días de conferencia. Entre otras las siguientes:

- Un ingrediente esencial en los comienzos del conflicto fue una fuerte y unificada base política, asociada con un firme caudillaje político. Vimos de ambos líderes emanar una fuerte figura de conducción, aparentemente sin contendientes, no solo de la señora Thatcher. Así mientras el liderazgo político es un ingrediente esencial del éxito, no es el único. Todos los factores deben sopesarse.

- Parecía, en los albores de la guerra que Gran Bretaña se veía un tanto presionada a retomar las islas en manos argentinas, a simple vista el resultado sería mucho más claro de lo que fue al comenzar la guerra. Ciertamente, con suerte y mejores equipos y entrenamiento, la Argentina podría haber inflingido un daño diez veces mayor a las fuerzas británicas. Pero ultimamente, dados los recursos masivos británicos, su economía basicamente estable (comparada con la de Argentina), la posición de sus aliados y con sus bien integradas y experimentadas fuerzas armadas, el resultado eventual hubiera sido el mismo. Quedaría por ver si Argentina podría lograr ahora sus objetivos con una mezcla de presiones políticas y militares en los años venideros, forzando, a un ya fuerte liderazgo británico, a una situación política donde no quede otra alternativa que la lucha.

- La que aprendimos es que los poderes de la NATO, no importa cuán avanzados sean, todavía son vulnerables en situaciones tácticas de teatro convencionales.

- Los helicópteros son necesarios, en gran cantidad, en cualquier campo de batalla futuro, pero deben ser integrados con habilidad. No quedo establecido en esta conferencia, pero es un hecho que los asentamientos de helicópteros en las islas, no fueron siempre utilizados juiciosamente por los comandantes de las fuerzas británicas, y es un hecho que la guerra no logró resolver el debate de si los helicópteros deberían estar bajo el comando de las fuerzas navales o terrestres, en tales situaciones. Existió una considerable tensión al respecto, en la fuerza de tareas británicas, una vez que desembarcaron en las islas, y no fue satisfactoriamente resuelto.

- La superioridad aérea es crucial en tales operaciones, y es claro que el Reino Unido no tenía el control del aire, aunque tampoco la Argentina.

- El mantenimiento es crítico: el único sistema Roland SAM argentino, no siguió operando a través del conflicto, simplemente porque no se mandaron repuestos con él. Cuando la más pequeña falla ocurrió, este valioso sistema quedo fuera del conflicto.

- El adiestramiento es crítico en todos los niveles; las fuerzas terrestres británicas fueron muy afortunadas al respecto, a causa de haber trabajado juntas en varias ocaciones en el pasado, las diferentes unidades pudieron continuar unidas, a pesar

de que esto fué difícil, por ejemplo, como dijo Sir Frank King, los operadores en el ejército y en los Royal Marine de Blowpipe, tuvieron dificultades en continuar con las unidades, cuando marcharon a Darwin y a Goose Green. Fue un buen caso para que una unidad selecta tuviera una unidad integral de Blowpipe a pesar de que esto sea caro. Por otro lado las otras unidades tuvieron suficiente capacidad para mantenerse unidas y estar a mano cuando se necesitaron. Pero esta integración de unidades militares va hacia una escala mayor: se necesitan operaciones de los tres servicios si se desea tener éxito en operaciones combinadas. Significativamente la Fuerza Aérea Argentina trabajó bien con la Marina Argentina, así como la RAF lo hizo con la RN.

- Todavía el elemento más crítico sigue siendo el soldado. Necesita entrenamiento y espíritu de cuerpo para ser capaz de marchar 50 millas con toda su carga y en condiciones adversas, si no está disponible su servicio de helicóptero.

- Otra tecnologías han mostrado definitivamente su madurez en el conflicto, incluyendo todas las formas de misiles aéreos antibarco.

- La madurez de estos misiles anti-barco presenta una clara y urgente prioridad: todos los barcos deben ser adecuados con equipos señuelos antimisil.

- No hay duda que la supervivencia de los barcos ha avanzado notoriamente en los últimos 30 años. Por otro lado exite una tecnología que puede aumentar la supervivencia de una nave después de un impacto de misil, bomba o cañon. Esto puede ser aplicado a los barcos ya existentes.

- El dinero y la iniciativa se pueden encontrar, y las cosas se pueden hacer si el objetivo es claro. Y si el desarrollo y dirección de la guerra es conducido en forma simple y directa. Como ejemplo, vale las suscintas ordenes de la señora Thatcher a su Fuerza de Tareas, la subsiguiente falta de interferencia.

- La línea de mando debe ser claramente delineada en tiempo de paz, y reforzada en tiempo de conflicto.

- La capacidad de los aviones V/STOL fue ciertamente probada. Sin ellos Gran Bretaña no podría haber peleado esta batalla. Esto no quiere decir que el poder aéreo convencional con base en el mar deba ser retirado, de ser posible esto. Los V/STOL probaron que con un mínimo de efectivo, el poder aéreo con base en el mar puede ser eficientemente proyectado y mantenido en una avanzada fluída.

- Tuvimos suerte en ver, en una guerra simple, que la necesidad de contramedidas electrónicas (ECM) y otros señuelos y distorcionadores fue convincentemente probada.

- Hemos visto que ciertamente factible proveer protección con "Containers" para todo tipo de navío, aún los mercantes requisados.

- Hemos visto quizás dramaticamente, la naturaleza esencial de la marina mercante británica para el éxito militar británico. Esto refuerza la necesidad de una prioritaria atención nacional a la marina mercante del país, sus relaciones laborales y el evitar, desde un punto de vista estratégico nacional las banderas de conveniencia. Ya que un país podrá comandar sus propios barcos bajo banderas de conveniencia pero no será capaz de comandar sus tripulaciones.

- La proliferación de armas occidentales hace prever que la mayoría de los conflictos futuros serán confrontaciones entre dichos sistemas antes que entre los occidentales y las armas del bloque oriental.

- Los aviones que puedan disparar sus armas desde una posición remota, fuera de la zona inmediata del conflicto sobrevivirán más fácilmente y serán más efectivos que

aquellos que penetren en la zona álgida. Esto refuerza la necesidad de crear sistemas de misiles anti-aeropuerto.

- Los aeropuertos son difíciles de sacar de servicio, a pesar del trabajo invertidon en el.

- Las bombas de hierro a pesar de todos los comentarios acerca de ellas, no se pudo probar de que sean desechables. Todo lo contrario. Fueron enteramente efectivas a pesar de la necesidad y habilidad para adaptar las armas a una situación crítica particular.

- Son necesarias comunicaciones seguras y de avanzada. Argentina careció de esto. Gran Bretaña prefirió mantener el silencio antes que arriesgarse. La situación debe ser mejorada para ambos bandos.

- La cobertura media de un sistema particular de armas puede verse afectada directamente si es comprada por un tercer país. Y esto puede no siempre resultar en la mejor selección de un equipo.

- La habilidad de los británicos para desplegarse tan lejos de su país, probó la eficiencia de una Fuerza Rápido Despliegue. Esto puede, obviamente ser dirigido a una necesidad específica. No es necesaria una FRA de largo alcance.

- La inteligencia estratégica es crítica, y yo creo que no fue bien usada por ninguno de los lados para alertar el conflicto.

- Vimos que se exhibieron capacidades para todo tipo de clima en las luchas terrestres, pero no en el mar o en el aire. De haber tenido Argentina habilidadesnocturnas para todo clima, es de dudar que el Reino Unido pudiera haberlas contrarrestado adecuadamente.

- El reabastecimiento en vuelo fue la clave para los sucesos que ambos lados tuvieron en su proyección del poder aéreo. Y esto no es un caso aislado. Tomemos por ejemplo Malasia que también tiene A-4 en producción. Se alcance apenas le daría a la Fuerza Aérea Malaya la capacidad de cubrir sus territorios orientales desde tierra firme, dejada sola es una fuerza de disuación. La forma de incrementar el alcance puede ser la diferencia entre el éxito y la derrota. El reabastecimiento aéreo es una forma de lograrlo. También lo es la selección de los tanques suplementarios adecuados, como lo descubrió la Fuerza Aérea Argentina.

- Fue crítica, para la capacidad de G.B., la colocación de plataformas para helicopteros en los barcos mercantes.

- Desde un punto de vista de la amplia estrategia, si la Argentina quiere jugar en el juego de esta, necesitará primero salir de la aislación en la que ha vivido durante años.

- Significativamente, la guerra aumentó el interés de los EE.UU. en la región, y parece ser que jugará un papel más hábil e importante, en el cono sur, de lo que fue en el pasado. Claro que el mayor interés estratégico será desde el punto de vista de los recursos, aparte de otros factores, incluyendo particularmente, el hecho de que la región crecerá en importancia mientras el Canal d Panamá sea más cuestionable o poco redituable como paso entre los océanos Atlantico y Pacífico.

- Sobre todo, es claro que la importancia de la región del Atlántico Sur está creciendo.

- Toda el área llama a una colaboración en el desarrollo, bajando hasta la Antártida que está llorando por el desarrollo, posiblemente más, a causa de que no presenta los problemas políticos que aparecen al desarrollar regiones pobladas, y por la abundancia de recursos, tales como alimentos en forma de krill, por ejemplo.

- Hemos visto en la guerra el efecto disuasivo del poder nuclear, abordo de los submarinos. De todos modos sería fácil atribuirle demasiado crédito a los SSN en el hecho de "embotellar a la flota argentina". Parecería que, habiendo descubierto en una etapa inicial de que no le sería posible a la Argentina lograr una victoria a largo plazo, la marina decidió no gastar sus posesiones sin sentido. La Fuerza Aérea por otro lado decidió que debía darle a la guerra su mejor golpe.

- En ambos bandos, no se incluyó al periodismo adecuadamente en ningún planeamiento estratégico, aún siendo obviamente un elemento crítico el mantener el fervor político nacional durante el conflicto. Ambos lados probaron necesitar mucho una coordinación y mayor sensibilidad en el uso de la información con el fin de mantener la credibilidad y la moral.

Hay, por supuesto, muchísimas más lecciones, pero esto nos indica la dirección en que deben continuar las investigaciones.

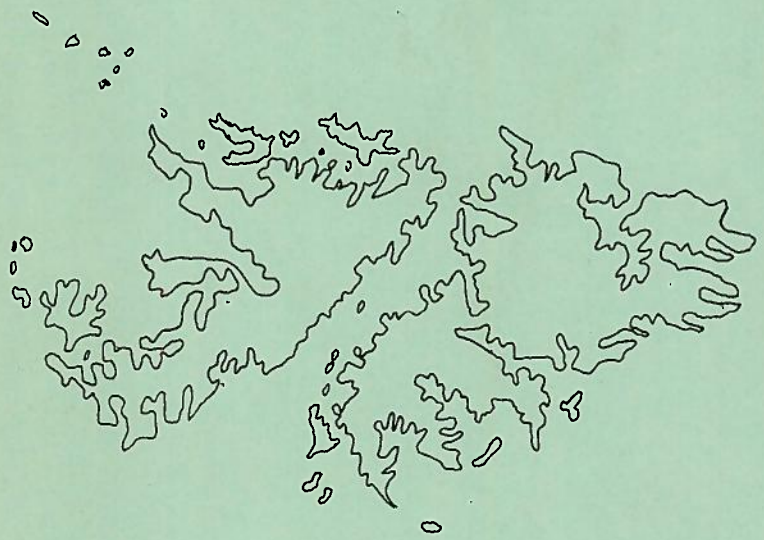
SECTOR		
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	

OBSERV. C43/4

GENERAL
I-ICIA
ERIOR

26

LECCIONES DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR



ACTAS DE LA CONFERENCIA SOBRE
EL CONFLICTO ANGLO-ARGENTINO
1982

AUSPICIADO POR:

DEFENSE & FOREING AFFAIRS.

LECCIONES DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR

ACTAS DE LA CONFERENCIA SOBRE
EL CONFLICTO ANGLO - ARGENTINO
1982.

AUSPICIADO POR:

DEFENSE & FOREING AFFAIRS.

I N D I C E

PREFACIO 1

LOS AUTORES 2

OBJETIVOS ESTRATEGICOS ARGENTINOS (Dr. Stefan T. Possony) 5

COMENTARIOS COMO PANELISTA (Dr. Stefan T. Possony) 19

PERSPECTIVAS MARITIMAS EN EL CONO SUR UNA VISION DE AMERICA DEL SUR (Profesor Carlos U. Lopez) 21

LECCIONES DE LA CAMPAÑA FALKLANDS (Air Vice-Marshal Stewart W.B. Menaul) 29

EL PODER AEREO DE LOS V/STOL EN LOS "CUARENTA BRAMADORES" 75 DIAS EN EL ATLANTICO SUR (John Fozard) 38

EL USO ARGENTINO DEL PODER AEREO EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR (Gregory R. Copley) 50

DEFENSA AEREA EN Y ALREDEDOR DE LAS FALKLANDS EN 1982 (Mayor General Ken Perkins) 56

LECCIONES DE LA DEFENSA AEREA EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR (Gral. Sir Frank King) 63

EL USO DE BLINDADOS EN LAS FALKLANDS (Brigadier Harry Hopkinson) 71

MISILES DE MAR RASANTES EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR (Mayor Gral. Ken Perkins) 75

LA CAMPAÑA DE LA ISLAS FALKLANDS - LECCIONES PARA LA NATO (Sir Patrick Wall) 79

COMANDO Y LOGISTICA DESDE LA BASE EN EL REINO UNIDO DURANTE LA GUERRA DE LAS MALVINAS (Neville Trotter) 85

EL IMPACTO DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR SOBRE LA VENTAS DE DEFENSA BRITANICA (Teniente Coronel Robert Jarman) 96

LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS FALKLANDS - MANEJO DE LA INFORMACION (Sir Patrick Wall) 102

UN NUEVO AVANCE EN LA DEFENSA DE LA FLOTA Y BASES NAVALES (Ronald W. Cain) 106

LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR - UN SUMARIO DE LECCIONES (Gregory R. Copley) 112

PREFACIO

El viernes 2 de abril de 1982, la Infantería de Marina Argentina desembarcó en la islas Falkland en el Atlántico Sur, anexándolas a su territorio, rebautizándolas "Malvinas", como tradicionalmente son conocidas por los argentinos. Dicho gesto significa un cambio rotundo en los 100 años de litigio por la soberanía de las islas y dependencias entre Gran Bretaña y Argentina. Gran Bretaña respondió militarmente a la toma Argentina y el 14 de junio de 1982, el Reino Unido forzó a las tropas argentinas a rendirse en las islas.

La Guerra del Atlántico Sur fue más que un entredicho en los círculos internacionales dedicados a la estrategia. Fue el primer conflicto naval desde la II Guerra Mundial y el primero en la utlización de sistemas de armamentos tan modernos y variados. Y más que esto, fue una guerra entre dos naciones occidentales utilizando equipos occidentales. Hubo muchas lecciones para los estados participantes, pero también para el resto del mundo.

Los debates internacionales sobre la guerra, técnicas y equipos utilizados, fueron tan ásperos en las semanas siguientes a la finalización del conflicto, que la publicación Asuntos Extranjeros y Defensa (Defence & Foreign Affairs Publications) dedició organizar una conferencia lo antes posible, para comenzar a dilucidar algunas de las lecciones sobre la mesa de discusiones. Había un gran peligro y eso que la euforia de la victoria y lo embarazoso de la derrota, fueron capaces de oscurecer las actividades reales y las lecciones de la guerra. Era bastante claro, el que luego de un tiempo, considerable montos de información saldrían a la luz, lo cual podría ser considerado en la reflección de la historia. Pero para muchos países el acceso a esto fue inadecuado: las lecciones tienen que ser aprendidas rápidamente y los cambios necesarios incorporarlos a las doctrinas y estructuras de las fuerzas.

El resultado fue una conferencia a la que asistieron 250 personalidades de la política y la defensa de 33 países. Los papeles fueron presentados por un distinguido grupo de expertos, delineando la guerra lo mejor posible. Bastante obvio es la imposibilidad de querer cubrir la guerra enteramente en dos días. Pero, la conferencia brindó la primera información y análisis sobre los distintos aspectos del conflicto.

Quisiera agradecer a los participantes -oradores y delegados- en la conferencia. Ellos contribuyeron a un debate que no fue alentado en Londres, ni en Buenos Aires o Washington. Solamente podemos esperar que el debate no pare hasta que los interesados hayan aprendido las lecciones necesarias para garantizar la seguridad de cada una de las naciones.

Gregory R. Copley
Director de la Conferencia
Editor de Defense & Foreign Affairs
Washington DC.
Octubre 1982

LOS AUTORES

Gregory R. Copley: *Director de la conferencia sobre las "Lecciones de la Guerra del Atlántico Sur". Editor en Jefe y Publicista del grupo de publicaciones "Defense & Foreign Affairs". Presidente de la Defense & Foreign Affairs Ltd. para los residentes australianos. Autor de varios libros sobre aviación y estrategia. Ha trabajado como asesor de varios gobiernos a nivel presidencial y ministerial en asuntos estratégicos.*

Dr. Stefan T. Possony: *Consultor y autor de artículos sobre estrategia, política y defensa. Ha pertenecido por 40 años a los servicios de inteligencia incluyendo 18 como asesor del Asistente del Jefe de Estado Mayor de Inteligencia de la USAF. Editor asociado y cofundador del grupo de publicaciones "Defense & Foreign Affairs". Es ciudadano americano. Es asesor en estrategia y tecnología de varios organismos estatales norteamericanos al más alto nivel, como así de otros gobiernos. Hasta hace poco también ostentaba el título de Compañero Mayor (Senior Fellow) de los Institutos Hoover de la Guerra y Revolución y Paz de la Universidad de Stanford de California.*

Vice-Marshal del Aire Stewart Menaul de la RAF (Retirado): *Actualmente uno de los principales comentaristas de Gran Bretaña en estrategia y defensa y estuvo muy relacionado al análisis del conflicto Angloargentino este año. Desde 1965 a 1976 fue Director General del Instituto Real de Servicios Unidos (Director General of the Royal United Services Institute) en Londres. Es vicepresidente del Círculo de Comentaristas Militares, también es miembro del Instituto de Investigaciones del Consejo de Gobierno de Asuntos Extranjeros (Governing Council of the Foreign Affairs Research Institute) de Londres. Asimismo pertenece al Instituto para el Estudio de Conflictos (Institute for the Study of Conflict) y el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (Insternational Institute for Strategic Studies). Es asesor de tres instituciones norteamericanas. Es especialista en armas y estrategia nuclear y tomó parte en catorce pruebas nucleares. Fue parte de la tripulación del Valiant de la RAF que lanzó la primera bomba nuclear británica en Australia. Es el autor de varios libros, incluyendo: "La OTAN en los años ochenta, una estrategia para ganar la guerra", "Cambiando conceptos de la guerra nuclear", " Cuenta regresiva: Fuerzas Estratégicas Nucleares Británicas".*

John Fozard, OBE: *Director de la División Marketing de la British Aerospace, de Kingston-Brough División desde 1978. Jefe de Diseño del caza "Harrier", 1963 - 1978. Nacido en Yorkshire, Gran Bretaña en 1928. Luego de varios crusos de aprendizaje en ingeniería aeronáutica y diseño, ingresó en la Hawker Aircraft en 1950, trabajando bajo las ordenes de Sir Sydney CAMM en nuevos diseños incluyendo al primitivo Harrier V/STOL. Se transformó en el jefe de la Oficina de Proyectos en 1961. En 1963 fue Jefe de diseño del caza supersónico V/STOL P-1154, y cuando este proyecto se canceló fue designado Jefe del Proyecto Harrier. Su trabajo en éste incluye las verciones de uno y dos asientos de la RAF, el Sea Harrier de la marina, el AV-8A de la Infantería de Marina de los EE.UU. y el TAV-8A. Ayudó al desarrollo de la rampa de salto (Sky Ramp) de los Harrier.*

Mayor General Ken Perkins, CB, MBE, DFC: *Asesor en defensa de la British Aerospace Dynamics Gropu. Se enlistó en el Ejército Británico en 1944, siendo comisionado a la Artillería Real en 1946. Sus primeros servicios incluyen aviación en la Guerra de Corea y en la Emergencia Malaya y Comando del 1º Regimiento de Artillería Real a Caballo. En su promoción a Mayor General en 1974, fue destinado a comandar las tropas del Sultan Qaboos de Oman durante la Guerra Dhofar. El comandó omaníes, británicos, jordanos e iraníes en tropas de tierra, mar y aire durante*

este período. Luego de la guerra retornó a Gran Bretaña como Asistente del Jefe de Defensa (Operaciones), luego se convirtió en el Director de Asistencia Militar con responsabilidad en operaciones de ultramar. Se retiró del Ejército en 1982. Las condecoraciones extranjeras incluyen: La Orden HASHEMITA de la Independencia, la Orden de Omán y la Medalla de Conducta Distinguida Selangor.

General Sir Frank King, GCB, MBE: *Asesor militar decano de la Short Brothers LTD. Los principales comandos del general fueron: Compañía de Paracaidistas (es el regimiento que actuó en Goose Creen) en el Medio Oriente en 1960-62; en la Brigada de Infantería Mecanizada en Alemania en 1963-64; Director de Combate Tierra-Aire en 1967-68; Real Colegio Militar de Ciencias 1969-71; Reserva Estratégica del Ejército 1971-72; Director de Operaciones en el Norte de Irlanda 1973-75; Comandante del Ejército del Norte en la OTAN y Comandante en Jefe del Ejército Británico del Rhin en 1976-78. También varios cargos en el Estado Mayor, incluyendo Lector de Kermit Roosevelt en 1977; Comandante Coronel del Cuerpo de Ejército del Aire en 1974-79. Se retiró en 1979, donde ingresó en la firma Short Bros., el es miembro del Consejo de la Liga del Aire y es un piloto calificado de helicopteros.*

Mayor Sir Patrick Wall, MC, VRD, RM (Retirado): *Miembro del Parlamento (Conservador). Nació en 1916 y fue comisionado a los Infantes de Marina Real en 1935, especialista en artillería naval. Sirvió en varios de los principales buques británicos y en la Marina de los EE.UU. en el día "D" y también con los Comando de la Infantería de Marina Real. Asistió al Colegio de E.M. de la Marina y al Colegio del E.M. Conjunto. Fue instructor en la Escuela de Operaciones Combinadas en 1946-58. Se retiró para dedicarse a la política en 1950, pero permaneció como miembro de la Reserva de la Infantería de Marina, donde como experto paracaidista dirigió el Comando 47º de Infantería de Marina Real (en la Infantería de Marina de Reserva Voluntaria) hasta que fue disuelta en 1956. Electo al Parlamento en 1954. Ha sido presidente en varios Comites Parlamentarios Conservadores, fue vicepresidente en el Comité de Defensa 1965-71 y presidente del Comité Militar del Atlántico Norte en 1977-81. Acutalmente es vicepresidente de dicho Comité. Ha sido miembro del Comité de Defensa de la Unión Europea Occidental y miembro del Comité Selecto de Defensa del Parlamento. Es presidente del Comité Africano del Comité de Asuntos Exteriores del Parlamento Conservador. Sir Patrick es también autor de gran número de libros, artículos y notas sobre defensa.*

Neville Trotter, MP: *Miembro del Parlamento Inglés, acutalmente Secretario del Comité Parlamentario Conservador de Industria y presidente del Comité de Astilleros. Desde su entrada al Parlamento en 1974 se ha especializado en Marina, Defensa, Comercio, Industria de Aviación y Asuntos Exteriores. El sr. Trotter ha viajado intensamente por Europa, Norte y Sudamérica, Africa, el Cercano y Lejano Oriente y Europa Oriental. Estuvo durante cierto tiempo con la Marina Argentina y su Fuerza Aérea en octubre de 1980, en dicha oportunidad visitó varias bases aéreas y navales. También visitó en la misma oportunidad las islas Falklands como invitado del gobernador.*

Brig. Harry Hopkinson: *Especialista en marketing militar de la Alvis Bros. de Gran Bretaña. Integró en 1942 la Real Guardia a Caballo (los azules) y sirvió en Europa durante el conflicto en la II guerra. A continuación sirvió en Alemania entre 1945 - 52 y 1962 - 64 en reconocimiento de blindados; en Chipre durante la emergencia en 1957 - 60 en el Estado Mayor de Operaciones; en la emergencia de Aden (1964 - 66) en igual cargo. Asistió al colegio de Estado Mayor en Quetta Pakistan y al colegio de Defensa de la OTAN en Roma antes de ascender Comandante Caballería Real. Su regimiento, ahora los Azules y los Reales, sirvieron en la Campaña de las Falklands. Fue Director Comisionado en la campaña de las Falklands. Fue Director Comisionado en Asistencia Militar en el Ministerio de Defensa Británico para Irán, Nigeria y Medio Oriente. Sirvio luego en el Cuartel Central*

de la OTAN AFCENT en Holanda antes de retirarse para ingresar en el ALVIS. Ha visitado unos 30 países en misiones de marketing militar de la ALVIS.

Profesor Carlos López: *Profesor con Honores en Humanidades, de la Universidad de Menlo, California. Es miembro de la Academia Chilena de Historia y ha escrito varios libros sobre las Marinas Latinoamericanas., como así también más de 100 artículos sobre el mismo tema en inglés y español. Se educó en el Colegio Santa Clara, Universidad de Chile y en la Universidad de California, en Berkeley.*

Tte. Cnel. Robert Jarman (Retirado): *Retirado recientemente del Ejército Británico, luego de 31 años de servicio como Oficial de Infantería en el Regimiento de Gloucestershire. Hasta abril de 1982 se ha desempeñado como Jefe de la Sección Marketing (Ejército) de la Organización de Ventas del Ministerio de Defensa Británico. Sirvió por primera vez a los 19 años en Corea y luego estuvo destacado en puestos de servicios activos en varias partes del mundo, tanto con su Regimiento como Oficial de Estado Mayor Técnico. Ahora es Director de una firma de consultas militares (Developments Scientific and Technical Ltd.) en Londres. Fue también corresponsal de Defensa y Relaciones Exteriores.*

David S. Harvey: *Editor y Vice-presidente de Defensa y Relaciones Exteriores de Washington D.C. Autor de gran número de artículos e informes sobre estrategia militar y política militar. Ingresó en el Ministerio de Defensa y Relaciones Exteriores en 1975. Es ciudadano británico, educado en la Universidad de Londres.*

Ronald W. Cain:*Socio Gerente de la Seaknife Partnership Ltd., una corporación estadounidense que se dedica a la explotación de patentes y tecnología. Es dueño de la Cain Security Sistems Inc., especializados en alta tecnología computarizada de seguridad. Posee el título de Administración de Empresas de la Universidad de Virginia. Ha servido en varias corporaciones norteamericanas de marketing y seguridad. Ha tomado parte intensamente en el Sudeste asiático, como miembro del Contingente de Contrainsurgencia de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos.*

Mayor General Jhon M. Strawson, CB, OBE: *Asesor militar de Westland PLC. Sirvió en el 1º de Húsares (Regimiento en que sirvió Winston Churchill) durante la II Guerra Mundial en el Medio Oriente y en Italia. En esa Guerra tomo parte en varias campañas de seguridad interna, comandó su Regimiento (ahora el Regimiento de la Reina, Húsares Reales Irlandeses, del cual es Coronel), comandó una Brigada de Infantería y finalmente, fue Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas de Tierra del Reino Unido. Luego de retirarse se unió a la Westland Aircraft Ltd., trabajando en el Medio Oriente y Europa. Es autor de varios libros, incluyendo "La Batalla de Nordáfrica" y "Hitler como Comandante". Colaboró con el General Sir Jhon Hackett y otros en escribir el best-seller "La tercera Guerra Mundial".*

Otros panelistas: *Varios panelistas tomaron parte en las disertaciones, pero no presentaron credenciales formales. Ellos fueron: el Vicealmirante Frederick Turner, Marina de los EE.UU. (Retirado); Brigadier General Sam Cokerham, Ejército de los EE.UU. (Retirado); Dr. Ralph Gilby (Dupont); Vice-marshall del Aire de la RAF, Bird-Wilson (Retirado), British Aeroespace.*

OBJETIVOS ESTRATEGICOS DE ARGENTINA

POR

Dr. Stefan T. Possony, Editor Asociado de
Defense and Foreign Affairs.

El 22 de diciembre de 1981, el Gral. Leopoldo Fortunato Galtieri, Comandante en Jefe del Ejército Argentino, se convirtió en Presidente de Argentina. Durante enero y febrero los argentinos llevaron a cabo movimientos militares en el canal de Beagle, no lejos del Cabo de Hornos. En marzo 19 de 1982, un transporte naval argentino desembarcó trabajadores, quienes pudieron haber sido Infantes de Marina enmascarados, en las Islas Georgias del Sur a 800 millas este-sudeste de las Falklands.

Los "trabajadores" prontamente izaron la bandera Argentina y cantaron el himno nacional argentino. El 25 de marzo, un barco de reaprovisionamiento antártico reabasteció al grupo de la costa, y el ministro de RR.EE. argentino declaró que el grupo se encontraba en territorio argentino. De acuerdo con esto el gobierno argentino les brindaba total protección. El 2 de abril, fuerzas de tierra, mar y aire invadían las islas Falklands, que están situadas a unas 300 millas del continente argentino.

Pocos analistas, asumieron que la Argentina perseguía una estrategia expansionista y que dicha agresión podía ser ejecutada sin mayores inconvenientes en unos cuatro meses en un área que se extendía hasta más de los 35 grados de latitud. ¿Habrá el Gral. Galtieri concebido y preparado la toma faltando pocas semanas? con seguridad la preparación Argentina era más que deficiente y hasta rudimentaria. Quienes planearon la operación en Bs. Aires no creyeron que Gran Bretaña defendería seriamente su territorio, por ello no se necesitaba un esfuerzo militar realmente importante. No obstante las preparaciones necesarias para la toma debieron haber sido iniciadas antes que Galtieri asumiera el cargo supremo.

Se cree que las operaciones de las Falklands fueron aprobadas unánimemente por 100 oficiales de distintos rangos, quienes eligieron los miembros de la Junta. Este grupo destituyó al Gral. Roberto Eduardo Viola y lo reemplazó por Galtieri en el ilegítimo puesto, donde Viola estaba molestando. Es de presumir que Viola, quien no gozaba de la simpatía del ala extremista, se oponía a la aventura militar y que Galtieri fue elegido por que como oficial que había acabado con los Montoneros, el se "perfilaba" más para ser el triunfador predestinado para el país. El día 10 de abril, el exlíder de los Montoneros, dijo seriamente y no en forma irónica , que honraba a Galtieri por su lucha contra el "Imperialismo Británico".

Galtieri se transformó en un triunvirato dentro de una sola persona: como Jefe del Ejército, como Presidente de la Junta y como Presidente de la Nación. La soñada solución formulada por Ludendorff y experimentada por Hittler y Stalin, volvió a ser intentada por Galtieri. Como se esperaba que los británicos no pelearían, una victoria fácil parecía segura.

El fracaso de las Falklands activó a Venezuela, que ha tenido reparos en cuanto a sus deseos expansionistas. Venezuela desea adquirir el petróleo de la plataforma de Maracaibo que pertenece a Colombia. También esta interesada en el petróleo, bauxita y uranio de Guyana y quiere anexar casi la mitad de este. A esta expansión se oponen Brasil, Trinidad y también Cuba. Argentina es apoyada diplomaticamente por Venezuela. No es claro, sin embargo porque Argentina desea actualmente el engrandecimiento de Venezuela. Pero, si Argentina continúa con una política de expansionismo, estará interesada en hacer amigos con otros países que deseen cambiar el satatus quo. En el futuro se asume una alianza de facto entre ambos países.

Argentina ha mantenido buenas relaciones con Perú, quien tiene problemas defensivos con Ecuador. Quito quiere ajustes en las fronteras para mejorar las comunicaciones de sus campos petrolíferos con el Pacífico y vía río Amazonas hacia el Atlántico. Apoyando a Perú, Argentina se opone a cambios territoriales en favor de Ecuador, aunque los reclamos de estos no son injustificados.

Argentina quitó su apoyo militar a El Salvador, tal vez por necesidades prioritarias. Este retiro pudo haber sido para mejorar sus relaciones con Cuba y demostrar su desagrado con los EE.UU. Desde los primeros días de Septiembre de 1982 las relaciones entre Argentina y El Salvador son oscuras y la participación argentina en la defensa continental contra el comunismo ha sido suspendida.

Como resultado del conflicto entre Argentina y Gran Bretaña es lógico esperar que la primera apoye a Guatemala en su reclamo por Belice.

A pesar que la estrategia de Argentina, afecta a Perú, Venezuela y América Central deben ser consideradas como una estrategia subsidiaria de tercera prioridad.

Por contraste, una larga y sostenida estrategia para desestabilizar a Chile es decernible, primero con la amistad con Perú que es hostil con Chile y segundo en una actitud positiva para con Bolivia, quien tal vez en conjunto con Perú, tienen el anhelo de tomar el norte de Chile, Arica y establecer así un acceso al mar.

Además de esta deseada amputación en el Norte, Argentina también esta interesada en el sur de Chile. Desde 1970, los argentinos han llevado a cabo operaciones frecuentes sobre las islas Picton, Lennox y Nueva, las que pretende anexar a su territorio. Este proyecto ha sido perseguido abiertamente y la mediación papal invocada, no obstante el propósito argentino queda sin clarificar. El petróleo debe estar involucrado, pero más que depósitos el transporte del mismo. De ser así, la cooperación con Chile debe ser más urgente que cualquier disputa territorial, como siempre limitando las miras. Las tres islas son las únicas posesiones al este del meridiano 67 y dominan la salida este del canal de Beagle. Esto puede sonar importante, pero el Canal de Beagle es insignificante ahora y su futuro como una compuerta conectora entre el Atlántico y el Pacífico es incierta para garantizar un argumento.

No obstante, el canal de Beagle será importante en las comunica-

ciones con la Antártida. Los actuales arreglos incluyen muchas dificultades, especialmente para Argentina para quien Tierra del Fuego se encuentra cortada del continente.

Debido a que el estrecho de Tierra del Fuego no posee puertos naturales, el puerto de Ushuaia localizado en el Canal de Beagle, en el sudeste de Tierra del Fuego, es la base principal para el acceso a los mares entre el Cabo de Hornos y la Antártida. El puerto de Ushuaia está ligado por carreteras a la parte norte de Tierra del Fuego, como así a dos puertos de mar de escasa capacidad. También existe un aeropuerto, que está conectado con la gran terminal de Río Gallegos, aproximadamente 52º Norte, 69º Oeste, un poco al norte del Estrecho de Magallanes.

Por estas razones de practicidad, Ushuaia es la cabeza de puente argentina a la Antártida. La agitación sobre las islas, que están situadas entre Ushuaia y el mar, sugieren que Argentina desea tener una conexión de transporte con la Antártida, que se encuentra bajo su total control y soberanía. Este sería el único sentido lógico de todo lo expresado.

A pesar de esto, ¿cual es la urgencia? Realmente Buenos Aires cree que Ushuaia se convertirá en mucho más utilitaria si las tres islas en el "istmo" del canal de Beagle, son arrebatadas a Chile e incorporadas a Argentina. ¿Asumen ellos que la posesión de las islas hará posible mantener en secreto su tráfico con la Antártida? Estas ideas son demasiado implausibles para ser otra cosa que una artimaña o para desviar la atención.

Es de notar que Argentina no ha dado señales de cambiar el status del Estrecho de Magallanes. Este estrecho es la única via chilena, que hace de Chile una potencia del Atlántico como del Pacífico, mientras que Argentina tiene una falta de accesos convenientes. Podría ser hipotético que Argentina hubiese estado presionando el caso de las tres islas de Beagle, por que quiera cambiar el régimen de todas las vías de agua por debajo de los 52º de latitud, incluyendo Magallanes, Beagle y las interconeciones potenciales, como así el Pasaje de Drake que es una ruta marítima internacional.

Así, el prolongado litigio o enemistad con Chile le ha sido una tarea de segundo rango y puede estar dirigida a metas o blancos que solamente estén ligadas a Chile.

¿Qué entonces ha tenido la mayor prioridad? No ha sido la sesión de las Falklands, la cual no fue más que una estrategia subparcial.

Durante el presente siglo, Argentina, Chile y Gran Bretaña han anunciado sus reclamos sobre territorio antártico. El reclamo británico data de 1908, Chile desde 1940 y Argentina desde 1942. Estos reclamos -como así los de otros estados- no han sido tomados en cuenta, pero fueron explícitamente dejados intactos por el Tratado Antártico de 1959, que está para revisión y puede ser cancelado en 1990.

Como un visible elemento de su estrategia, Argentina en 1974 proclamó que el territorio antártico por el que había estado clamando, fue elevado a ser par e integral del territorio nacional argentino; por lo tanto, de ahí en adelante el polo sur tiene un punto en la frontera argentina.

Por lo tanto, Chile encaró como una necesidad de hacer el correspondiente movimiento para respaldar su reclamo antártico, y el polo sur también encontró que Chile tiene un punto de su frontera con él.

Es importante ver a través del mito por el cual Galtieri es el responsable exclusivo de la agresión de las Falklands. Si ese mito es aceptado, luego de su retiro, el peligro de las Falklands ha terminado. También debemos rechazar otro mito, el que Argentina y Gran Bretaña han sido enemigos por largo tiempo y que Argentina fue y es anti-imperialista y una fuerza anti-británica.

La verdad es que las relaciones entre Argentina y Gran Bretaña eran predominantemente excelentes, y que Argentina debe mucho, tal vez todo el desarrollo que ha experimentado a Gran Bretaña. Ambos países se complementan mutuamente y la presencia británica en Buenos Aires es aún fuerte. No es cierto que preclaras mentes argentinas valoran más alto la posesión de las Falklands que la continuidad amistosa con el Reino Unido. El aspecto más sobresaliente de la "estrategia de Galtieri" fue, mientras reclamaba un gran afecto por las Malvinas, lo que es difícil de creer, apartarse de Gran Bretaña, los EE.UU, la OTAN y regocijarse con los aplausos de Cuba y la URSS.

Para apoyar o agregar algo a estos argumentos sabemos que el Gral. Galtieri fue llevado al poder para implementar una estrategia cuyas raíces se retrotraen hasta casi 40 años y que progresivamente se activó a partir de 1970. No obstante la larga pausa impuesta por los terroristas. Galtieri participó en la formulación de esta estrategia, por la cual la captura virtualmente no violenta de las Falklands era servir como acelerador. En vez de convertirse en héroe, Galtieri presionó sobre la toma impulsiva, y obstinación y sobre todo a través de su escaso conocimiento de estrategia.

Argentina reclamó las Georgias del Sur por primera vez en 1927, pero no era visible ningún intento de otro tipo detrás de este movimiento legal. El reclamo no tenía ninguna base, pues Gran Bretaña reclamó estas islas desde 1775 y las anexó en 1908.

La "arremetida" argentina contra el "Imperialismo Británica" se puede decir que comenzó con incidentes en la Isla Decepción, en el grupo de las Shetland del Sur, durante 1943-44. Esto fue interpretado como un movimiento de elementos pro-nazis en la marina argentina, presumiblemente dirigido a ganar el control del pasaje de Drake. Esta toma no fue seguida militar mente, pero aún a pesar del eclipse del nazismo, fueron reclamadas las Sandwich del Sur en 1948. Durante 1952 ambas naciones chocaron en Bahía Hope, en la misma área. No hubo consecuencias y Argentina desistió. Estos inconvenientes fueron seguidos por varios reclamos en la Antártida que discutiremos luego.

No hubo choques sobre las Falklands en el siglo XX.

El panorama es confuso, pero sugiere que Argentina ha tenido el intento de expandirse, y estos son tomados en serio solo intermitentemente. Esta estrategia de largo alcance y oportunista ha incluído a las Falklands como uno entre otro de los blancos.

Tan pronto como se tomó conciencia que Argentina ha estado persiguiendo su expansionismo con estrategias ocasionales, gran parte de la política de Buenos Aires perderá su misterio.

Vemos que es lo que ocurrió.

Ambos territorios nacionales son delineados por el paralelo 60º en el norte. El ancho del reclamo argentino es el meridiano 49º y el chileno el 37º.

Como resultado de esto los territorios nacionales de Argentina y Chile se superponen; cada uno "posee" un territorio común de un ancho de 21º.

Esta situación que en cualquier lugar del mundo, menos en la Antártida sería en potencia un casus belli y que años atrás hubiera sido cedido militarmente. Si una guerra por mutuos conflictos de soberanía nacional fue pospuesta, por cualquier razón, el conflicto militar hubiera sido esperado en el futuro.

En el área debajo de los 60º, Gran Bretaña poseyó la Sud Orkney y las islas Shetland del Sur, y la península antártica como "Dependencias de las Islas Falklands". En 1962, precediendo los movimientos argentinos de 1974, estas posesiones conjuntamente con el sector del continente antártico debajo de los 60º y entre las longitudes 20º y 80º oeste, con las islas debajo del paralelo 60º fue constituído el Territorio Antártico Británico.

No es real que para Londres el territorio antártico sea tomado como parte del Reino Unido, pero la diferencia entre la construcción británica y la Argentino-Chilena, debe ser clarificada.

Mientras tanto, el reclamo británico cubre la latitud 60º y excepto por cinco grados se superpone con Argentina o Chile o ambos. Las Georgias del Sud, las Candwich del Sud, Shag Rocks y Clerke Rocks son, por supuesto, poseciones británicas al norte del paralelo 60º, como las Falklands.

Desde un punto de vista legal estas superposiciones son amedrentantes. Con el pasado pragmático de los estados afectados, a pesar de ello, las exploraciones y las investigaciones científicas no fueron impedidas, la militarización fue más o menos prevenida y muchos asentamientos de exploradores "coexistieron pacificamente" en desmedro de la incompatibilidad que los reclamos de soberanía hacían. Parece que dicha paz fue o es posible solamente cuando el hielo está bajo control y que estos "imperialismos" que se practican, son en razón de su naturaleza de "imperialismos del hielo".

La pieza principal de este triple reclamo es la península antártida, con sus islas adjuntas, situadas entre los 58º y los 70º de longitud. El pasaje de Drake conecta la Península con Tierra del Fuego y el Canal de Beagle y más peridamente con las Falklands.

La península antártica es llamada por Chile la Tierra de O'Higgins, la Tierra de San Martín por Argentina y la Tierra de Graham por Inglaterra y Península Palmer por EE.UU. en la parte sur (de acuerdo con algunos mapas, la parte norte se llama Tierra de Graham y Tierra del Palmer la sur).

Hay entre 14 y 15 "estaciones" en la Península, al momento seis pertenecen a la Argentina, tres a Chile, dos al Reino Unido, dos a la URSS, una a los EE.UU. y posiblemente una a Polonia. Esta área parece ser la más poblada de la Antártida, poseyendo más estaciones de investigación que en el resto del continente, las que aparentemente suman 11.

Ahora nosotros tenemos la información suficiente para poder identificar la meta real del ataque argentino a las Falklands. Evidentemente, estaba en juego mucho más que unos miles de pies cuadrados de roca y suelo infértil.

En primer lugar, las Falklands y las islas dependientes constituyen el mejor modo de acercamiento a la Península Antártica y por lo tanto al corazón del continente helado. Este acercamiento es muy superior a los que la Argentina actualmente dispone. Los realizados por Chile son muy inferiores, si los comparamos con la ruta de las Falklands, pero su mejoramiento es necesario. Sin duda alguna para los miembros de la OTAN, las Falklands son la puerta más práctica para la Antártida y para la vigilancia y control del Pasaje de Drake, que conecta el Pacífico con el Atlántico.

Segundo: La mayoría de las aguas acarréan hielo marino, al igual que gran parte de la superficie está cubierta de hielo y glaciares. Por un lado, la utilización de la Antártida requiere de puertos y aeródromos y por otro no hay dicha disponibilidad. Evidentemente se requiere una flota de rompehielos que puede estar representada en forma de helicópteros y transportes V/STOL. No obstante que al presente se cuenta con la tecnología requerida, la forma de manejar "estratégicamente" el clima duro, es tener y utilizar constantemente otras alternativas. Para ello, en orden de comenzar el "desarrollo" de la península como una base efectiva, es necesaria la utilización de puertos y aeródromos, que geográficamente hablando pueden ser emplazados en los territorios (en el continente sudamericano) de Chile y Argentina, como así el Territorio Antártico Británico las islas Falklands y sus dependencias.

Tercero: El ataque argentino fue dirigido a las Falklands y dependencias y la insistencia argentina sobre soberanía estaba apuntada hacia la adquisición de las tierras y aguas circundantes del Territorio Antártico Británico. La agresión fue dirigida para entronizarse como heredero forzoso de Gran Bretaña como una potencia del Atlántico Sur y Antártida y para de este modo obtener el dominio sobre los acercamientos por aire y mar a la Península Antártica. En el mismo proceso -de haber salido bien- Argentina hubiera ganado la supremacía sobre Chile.

En otras palabras, las Falklands hubieran sido el punto de control del Noroeste Antártico. Obtenido este punto Argentina hubiera obtenido el señorío del mar que enlaza el Pacífico con el Atlántico.

Este grupo de objetivos -Antártida territorial, sus rutas de acceso y la conección entre el Atlántico y el Pacífico- denotan las metas prioritarias de la estrategia argentina.

Tal vez si Argentina hubiera ganado, estos logros hubieran sido ilusorios. No obstante esto, si Gran Bretaña, como se esperaba, no se defendía Argentina hubiera ganado gran poderío a un costo muy bajo.

¿Podemos imaginarnos que puede ser realmente hecho por un gobierno determinado en el continente helado? Seguramente, son estamentos puramente geográficos. Un asentamiento puede ser enteramente infértil e improductivo, pero puede ser de valor como factor para transportes y seguridad. Tal vez la evaluación escéptica sobre la Antártida fue injustificada; si es igualmente posible que al optimismo que la reemplazó le falte mérito. Más aún, luego de 20 duros años de explotación sistemática, solo un pequeño porcentaje del terreno fue evaluado. Por lo tanto, las evaluaciones sobre el potencial de la Antártida son prematuras.

Sabemos que solamente el cinco por ciento de las tierras es visible libre de hielo y nieve permanente. Pero, este porcentaje en números absolutos, que es de 300.000 millas cuadradas, aún no ha sido adecuadamente estudiado o explorado en profundidad. Además debe haber grandes áreas con una capa limitada de hielo o nieve, la que puede ser manejada por las técnicas convencionales de minería.

Los costos actuales de la extracción de mienrales debajo de la nieve y hielo son prohibitibos y están compuestos por el valor de transporte y adaptación de la vida humana. No bien sean desarrolladas las tecnologías y la infraestructura para el área, como en el caso del hidrocarbón en el mar Artico de Beaufort, el costo será reducido drásticamente.

También sería un error considerar que los costos son más o menos uniformes para todos los rpoductos de minería. Si la realidad del Artico se asemeja a la Antártico deberá haber mas metano debajo del hielo y este puede ser extraído a través de las perforaciones.

Al margen de los detalles, el desarrollo real de la Antártida presupone la cooperación internacional, mucha investigación y desarrollo y grandes programas de tecnología aplicada. Estos requerimientos están muy lejos de la presente y probablemente de la futura capacidad de Argentina. Pero, los recursos combinados del poder industrial y las instituciones científicas pueden manejar efectivamente este problema.

Al presente, 13 países son activos participantes en la exploración y Argentina es uno de los más activos. Debe ser mencionado al pasar, que la URSS ha estado manteniendo desde 1966 a 1981, siete bases, incluyendo varias de gran tamaño y planea sumar otras (sus aliados Polonia y Alemania del Este, están ocupados también en el área). Ellos han desplegado 1400 hombres y mujeres que comparados con los EE.UU, estos tienen 300 científicos y 750 hombres de mantenimiento. Los soviéticos emplean ocho barcos que sirven a la colonia antártica logísticamente.

La Antártida es importante para las ciencias de la tierra: hielo, clima, magnetismo terráqueo, macro y micro climatología, oceanografía, etc. El estudio de la edad del hielo, es la mayor contribución al futuro del hombre y la aparición de la tecnología del hielo deberá incrementar nuestros recursos básicos y protegernos contra la deteriorización del clima.

Aún más importante es la creencia de que la Antártida es la llave para lograr la alteración del clima global. Si esto es cierto y la modificación del clima es factible a costo accesible, algo así como el "clima ideal" como el que existió entre los años 4.000 y 2.000 AC, puede ser creado y quizás mantenido indefinidamente. Esto puede ser una quimera, pero puede ser obtenida una limitación y mejoramiento del clima por medio del sembrado sistemático de nubes en el Antártico, posiblemente suplementado con operaciones paralelas en el Artico y el Subártico.

Con respecto a utilizaciones más inmediatas, el hecho es que el interés en la Antártida ha ido en aumento. Durante los pasados cinco años, el tráfico ha hido creciendo significativamente, por ello el continente no puede ser considerado por más tiempo, "vacío". Hasta el turismo ha sido promovido desde 1958, mayormente por el Comando de Transporte Naval Argentino con visitas a la Península Antártica. Desde 1966 las aguas costeras de la Antártida fueron abiertas al turismo. La posibilidad existe para el aeropuerto de todotiempo para jets de Marble Point en McMurdo Sound, combinado con uno o varios hoteles para proveer apoyo a los esquiadores y montañistas. Esto será fuera del área que claman Chile, Argentina y Gran Bretaña.

A través de las noticias, se sabe que los argentinos mantienen vuelos comerciales dos veces por semana desde Río Gallegos a Auckland, Nueva Zelandia, pero esta información puede ser prematura hasta que no se finalice la terminal área en la isla Seymour planeada por ellos. Seymour está en el mar de Wedell , cerca del punto norte de la Península Antártica.

Actualmente hay cinco aeropuertos en la Antártida, de los cuales tres están localizados en la Península. Los soviéticos vuelan regularmente entre Moscú y Molodezhnaya, una de las bases en la Antártida.

El progreso puede ser acelerado a travéz de la utilización de barcos para "colonización", en vez de construcciones en tierra. Los barcos pueden ser equipados con configuraciones de rompehielos y estos pueden ser utilizados como viviendas, estaciones de energía, producciones y reparaciones y para el establecimiento de cabezas de playa.

Argentina es un importante productor de alimentos en el mercado mundial (granos, carnes y vino). Pudiendo reforzar su posición en el mercado agregando pescado, grandes cantidades de este pescado pueden ser producidas en la Antártida y aguas circundantes. Las aguas Antárticas, que se caracterizan por la densidad de peces, siete veces más que los mares del norte, pueden ser fácilmente las de mayor valor en el planeta. Además esas aguas poseen gran cantidad de krill, el que ha reproducido intensamente su cantidad, mientras que las ballenas han ido declinando la misma (Convención Internacional de la Ballena de 1967).

La comercialización de la explotación del krill ha empezado pero en pequeña escala.

La cantidad disponible de krill se estima en 183-1350 millones de toneladas métricas, pero puede llegar a ser de 5.000 millones de toneladas. La producción anual es de 200-330 millones. La mayor parte del krill está en el Atlántico debajo del paralelo 50 y alrededor de la península Antártica. Un monto menor se encuentra en el Indico y la menor cantidad en el Pacífico Sur.

Por lejos la mayor cantidad de krill se encuentra entre las costas australes de Argentina y el meridiano de Greenwich. La mayoría se halla en mar abierto, pero la proximidad debe dar a la Argentina varias ventajas, si el país estuviese interesado en este producto.

La pesca industrial se espere que se desarrolle, no solo para alimentos, sino como fertilizantes, un excelente negocio a nivel mundial. Los peruanos quienes son especialistas en este producto, quieren a su vez entrar en el potencial antártico y han estado considerando presentar un reclamo por dicho territorio. El antártico ofrece grandes cantidades de guano que igualmente puede ser utilizado como fertilizante de gran calidad, ignorando a las ballenas y las focas que en un pasado reciente fueron importantes por sus pieles.

Yo conecto el énfasis sobre la soberanía de Argentina con su estrategia. El interés de ellos en estos factores han sido descontados ampliamente como una "idea fija" y antigua. Sin embargo si la pesca no se combina con la preservación y el control, los recursos desaparecerán. También si las capturas se dividen, se obtendrá un magro resultado. Será muy difícil encontrar un principio de regulación (que es superior a las reglas de soberanía). Los mismos argumentos se aplican a la extracción de materia prima, por esto puede anticiparse que así como el desarrollo está encaminado, los distintos reclamos territoriales deberán ser presentados.

Hay muchos minerales en la Argentina y varios de los depósitos pueden ser de gran magnitud. Y como ahora es conocido que cerca del polo, el continente tiene uno de los campos carboníferos mas grandes, conteniendo antracita y coke natural. Estas grandes áreas incluyen por lo menos tres sub-

campos en el paralelo 73, 80 y 85 y está conectado con las montañas Transantárticas entre los 170 este y los 170 oeste de longitud. A juzgar por fotografías del Informe Geológico de los EE.UU., dichas montañas no están cubiertas de glaciares. No puede predecirse hasta donde la posición geográfica del carbón impide la explotación comercial, pero los optimistas creen que este depósito puede impulsar un gran desarrollo en el centro geográfico.

El Informe Geológico de los EE.UU. publicado en 1974 en su circular 705, que enuncia el conocimiento de los Recursos Minerales de la Antártida. Enfatizando que gran variedad de recursos han sido encontrados, pero que, el conocimiento de estos es solo "incidental", los siguientes materiales fueron descubiertas 70 áreas de difícil locación : arena y grava (importantes en la construcción) y mármol, minerales no metálicos como asbestos, fosfatos y tierras raras, y minerales como el hierro, cromo, cobre, uranio, torio, titanio, oro, plata, níquel, cobalto, platino, manganeso, estaño, vanadio, molibdeno, tantalio, litio, berilio y colombio. Otros recursos adicionalmente sugieren la presencia de antimonio, plomo y cinc. Nódulos de ferromagneso fueron descubiertos en el fondo del mar que baña la península antártica y en el mar de Amundsen en unos 40 lugares. Otros análisis sugieren que dichos nódulos también se encuentren en el mar de Scotia.

Además del carbón y del petróleo, la energía puede ser obtenida de fuentes geotermales. El informe geológico también llamó la atención al hecho que la Antártida está reteniendo aunque en forma de hielo, el 90 % del almacenamiento de la tierra de agua fresca. El informe indica que el hierro, junto con la magnetita, han sido determinados en existencias de considerables concentraciones. También advierte sobre el descubrimiento de la Intrusión Dufek, en el macizo Dufek en las montañas de Pensacola. Esta intrusión cubre 13.000 millas cuadradas y tiene un espesor de cuatro millas, de las cuales 2,5 millas están expuestas. Desde la Intrusión, que sin duda es "rica en minerales", el Informe describe a Dufek como de gran potencial económico. Dos sitios similares han sido descubiertos en las montañas Transantárticas y en Warren Range, respectivamente.

El informe considera las dificultades del descubrimiento en la Antártida, pero no menciona el moderno potencial para descubrimiento por medio de satélites. Concluye que la mejor oportunidad para hallar depósitos explotables, probablemente existe en la orogenia andina, seguida por la orogenia adjunta de Ellsworth. Estas "orogenias" son continuación de las montañas de los Andes Sudamericanos.

En otras palabras, en el área en disputa entre Argentina, Chile y Gran Bretaña, de acuerdo con estos datos, es la mas promisoria del continente entero. Estos hallazgos (que estarán en la naturaleza de un reporte interino) incuestionablemente eran conocidos por Bs. Aires.

Desde 1974, un equipo de 35 geólogos, con apoyo de helicópteros realizaron una exploración extensiva en las montañas Ellsworth, al sur de la Tierra de Palmer, y la Intrusión de Dufek fue descubierta como algo mucho más grande que en lo que en primer momento se creía. Esta intrusión es creída de igual tamaño o similar a la Intrusión del Bushveld en Sudáfrica. Esto significa en lenguaje llano que un tesoro en forma de minerales fue localizado, de hecho.

¿Estaban los estrategas argentinos en conocimiento de tan importante y nuevo secreto geológico? ¿Tal vez del real monto del descubrimiento?

En su entrevista con Oriana Falacci, el Gral. Galtieri dió una pauta que sugiere que el estaba informado recientemente en cuestiones geológicas.

No es necesario perder el tiempo en discusiones sobre las dificultades y tal vez la imposibilidad de la minería en la Antártida. Esto es tema para la tecnología del futuro, o tal vez de los incrementos leves de la temperatura que fueron registrados en los últimos 30 años, y que mejoraron las condiciones de las regiones heladas para los seres humanos.

En todo momento la practicabilidad de la minería en la Antártida estará condicionada en parte por la disponibilidad de grandes cantidades de energía eléctrica. Estas deben ser obtenidas a travéz de materiales de fusión, de petróleo o el carbón, y los generadores deberán estar en tierra o en barcos. El hombre encargado del programa de energía nuclear en la Argentina es un Almirante, y su elección es eminentemente lógica: el medio ambiente está de por sí ligado a la energía nuclear y le será asignado un papel capital en la apertura de la Antártida.

Se cree que los hidrocarburos se encuentran en el fondo del mar incluyendo los de la Península Antártica y sus vecinos del mar de Wedell. No parece haber depósitos utilizables enderredor de las Falklands, pero si en la plataforma submarina argentina. Yacimientos Petrolíferos Fiscales, la compañía estatal argentina de petróleo, estima que en ella existe nueve veces más petróleo que en la del mar del Norte. Tres áreas están siendo trabajadas en la actualidad y están siendo extendidas: la Bahía de Comodoro Rivadavia, la plataforma de la entrada del estrecho de Magallanes y el norte de Tierra del Fuego (Chile está explorando y produciendo en las aguas de Magallanes y en sus posesiones en Fireland). De ser o no los depósitos tan grandes como los argentinos suponen, existe gran competencia por la explotación y las expectativas son en general buenas. Más de allá de todo, Argentina está vista como el país que tiene el mejor potencial petrolero en sus costas, de América del Sur.

Es de notar, que el tamaño de las Falklands no hubiera dado mayor superficie a la plataforma Argentina y que las plataformas de las dependencias son pequeñas. Sin embargo, Argentina adquiriría una plataforma substancial en la Antártida. Y aunque Argentina no adicionara mayor plataforma a la suya, podría utilizar para su mayor provecho todas sus capacidades en explotar por un largo tiempo, optimizando o maximizando su producción, la gran plataforma submarina de sus costas.

Próxima a Méjico y Venezuela, Argentina es el tercer productor de petróleo en Latinoamérica y sin duda puede agrandar su producción, hasta convertirse en uno de los primeros exportadores de hidrocarburos. El camino mas rápido para el gran salto sería el cooperar con países que sean expertos genuinos en las extracciones de mar. Esta estrategia también será óptima para el propósito de fortalecer y acelerar la industrialización de la Argentina.

La estrategia Argentina, está sin duda conectada con las transformaciones globales, sin tener en cuenta si Buenos Aires ha gastado mucho tiempo en analizar como está afectado por ellas. Las actividades dentro y fuera del espacio, son particularmente relevantes.
El espacio exterior se manifiesta por si mismo para Argentina en esta forma:

satélites viajeros y amplias comunicaciones. Los satélites describen dos órbitas: órbitas ecuatoriales o laterales y polares o longitudinales. Los satélites de órbitas polares pasan sobre el Polo Sur y la Antártida. Este tráfico sirve a la vigilancia y comunicación, tanto con el Norte donde eran las facilidades requeridas existentes al momento, como en el Sur donde existen solamente facilidades rudimentarias y donde la mejor posición para esta actividad está localizada en la Antártida. Tarde o temprano las facilidades serán llevadas allí con personal y gran cantidad de equipos. Argentina (y Chile) pueden desear cooperar en cadenas internacionales o quizás deseen defender sus intereses si ellos juzgan que estos están amenazados.

Dependiendo en que el espacio será militarizado, la Antártida puede ser utilizada para fines militares. Es de denotar que la URSS ha exhibido sistemas Orbitales y Orbitales Fraccionados de Bombardeo OBS y FOBS, que se mueven en órbitas polares. El nivel preciso de estos sitemas de bombardeo es desconocido y algunos expertos creen que el FOBS es un renómeo de mala interpretación del Pentágono. Pero, si los sistemas de bombardeo en el espacio fueran perfeccionados, la Antártida se convertirá en uno de los focos de la defensa espacial, no sólo para América del Norte sino también para Sudamérica. El tema ha sido largamente ignorado, pero ello no significa que se mantendrá dominado.

No hay argumentos sobre la realidad del ASATS, que está siendo desarrollado, en la URSS y de alguna forma velada en los EE.UU. La última forma de estas firmas es desconocida y su emplazamiento no ha sido, según mis conocimientos, conectada con la Antártida. Pero, una pequeña reflexión nos indicará que bajo el aspecto global será superior la localización en la Antártida, que una cercanía geográfica, asumiendo que esta puede ser utilizada efectivamente y/o que estas posiciones pueden estar seguras en las regiones australes del continente (cohetes de investigación de pequeño tamaño han sido disparados en la Antártida). No existe el propósito de especular prematuramente en los detalles. Los ASATS serán muy útilies si el laser es comprobado como eficaz para la defensa contra misiles balísticos. Estos lasers probablemente serán portados por satélites moviendose en órbitas polares bajas. No equivocarse: en una forma o en otra, el hemisferio Sur, que se extiende hasta el polo, se está convirtiendo en un teatro importante en la estrategia global.

Las operaciones en el espacio interior, incluyen la guerra submarina y antisubmarina, que en parte pertenece a la guerra en el mar. Varios tipos de tareas navales están involucradas.

El Canal de Panamá puede pasar por tiempos duros, su capacidad puede no crecer a la altura de los requerimientos militares y comerciales de los barcos en movimiento. Esto significa que una posición de este tráfico que pasa por Panamá será desviado a Magallanes, Beagle y Pasaje de Drake, cuyo tráfico natural se ha estado incrementando en los últimos años. Recientemente algo del tráfico soviético entre Europa y el Lejano Oriente Soviético transita por el Pasaje de Drake, que se convertirá en un importante accceso marítimo como el de Gibraltar. Esto requiere operaciones de control y regulación en tiempos de paz, y medidas militares defensivas y posiblemente ofensivas. La guerre des courses que los alemanes onedearon al comienzo de las dos guerras mundiales, finalizaron en batallas navales de superficie (Falklands 1914 y La Plata 1939). De este modo aún hace 70 años atrás la guerra entre los poderes navales se extendió al Atlántico Sur. En cualquier guerra futura se verá involucrado el "océano mundial", para usar la terminología del Alte. Gorshkov, el Pasaje de Drake y los mares abiertos del Sur de Africa serán críticos.

Los buques de superficie y los submarinos deberán, por varias razones, buscar refugios y lugares de descanso, como así también lugares de almacenamiento y carga de provisiones. La Antártida e islas cercanas a su costa y las islas en el mar de hielo eran de interés en el pasado y volverán a servir nuevamente en el futuro. De hecho, las aguas australes e islas serán menos amenazadas por reconocimiento espacial.

Submarinos estratégicos portadores de ICBMS de largo alcance (misiles balísticos intercontinentales), no desearán abrir fuego desde el mar abierto y preferirán aguas donde sea difícil localizarlos durante el lanzamiento del misil, y que ofrezcan refugio a un contraataque instantáneo. Más aún, en el redespliegue de los submarinos que preceden un ataque sorpresa, las aguas australes presumiblemente ofrecen ventajas tácticas y las tierras del área proveerán protección.

La Antártida es un lugar ideal y posiblemente el único donde sea práctico desplegar todo tipo de antenas que pueden ser utilizadas en comunicaciones de larga frecuencia con submarinos sumergidos. En un test inicial unos cuantos años atrás una antena de trece millas de largo fue colocada en la estación Siple, al sur de la Península y se comunicó con una estación en Quebec. Comunicaciones a grandes distancias como con submarinos son dificultosas de hacer o irrealizables, la participación de submarinos en un primer momento encuentra muchos obstáculos. Hasta que una nueva tecnología ofrezca una solución para estas comunicaciones críticas (ejemplo el laser azul-verde), la Antártida puede ofrecerle esta solución.

Otro tanto para los aspectos de superficie de la seguridad naval moderna. El aspecto submarinos es aún más importante, especialmente tratándose de ASW (Armas Antisubmarinas).

El conocimiento amplio de la localización de submarinos sumergiendose a las profundidades, por ejemplo cuando toman el orden de batalla debajo de la superficie del mar, es el quid de todas las defensas contra armas nucleares portadas por submarinos nucleares. Los submarinos debenen ser identificados en términos de nacionalidad y tipo; la determinación de su identidad individual es de gran valor y los movimientos del orden de batalla deberán ser dicernidos. Esta compleja tarea puede resolverse solo si las observaciones cubren el "océano mundial" como un todo y si son contínuas.

Las operaciones requieren sónares de largo alcance para obtener una visión estratégica general, y sonares de corto alcance para las necesidades tácticas. El sonar debe ser suplementado con detectores de anomalías magnéticas, con sensores electromagnéticos y con aparatos para detectar anomalías calóticas, radioactividad y trazos radiactivos. Los blancos deben ser guiados debajo y sobre la superficie, desde el aire, y por vigilancia desde el espacio y en frecuencias múltiples. Más aún las redes de comunicaciones y de computación, deben integrar la información y alimentar con ella un sistema C^3.

Los barcos de superficie, submarinos, aviones, y satélites son los elementos móviles necesarios para la vigilancia submarina, y necesitan estar equipados con un completo equipo de sensores e instrumentos. Deben estar combinados con elementos estacionarios de observación, principalmente sonares, que cubren las salidas como puertos, entradas, pasajes, estrechos, puntas, canales, etc., y en mar abierto sus riscos y valles.

La base, en concordancia con el modelo de EE.UU., es el programa SOSUS, quien efectúa la vigilancia submarina por medio de un sonar en el fondo del océano.

La efectividad del SOSUS depende del radio de alcance de las señales del sonar, las cuales al margen de la tecnología dependen de la profundidad a que el sonar opera. Cuando la profundidad se incrementa, el radio del sonar crece. Profundidades útiles pueden ser obtenidas desplegando sonares en las llamadas "cuencas" o "planicies". La profundidad óptima está dada por el despliegue de estos sonares en las llamadas "planicies abismales" (P.A.).

Las P.A. son grandes planicies (lo que facilita las instalaciones) y están localizadas en profundidades entre 3.000 y 6.000 mts. Las cuencas se encuentran a profundidades de 1.000 a 3.000 mts.

Las P.A. son bastante raras, su número en concordancia al conocimiento público, no excede de las 30.

Ademas de sus propias ventajas intrínsecas, las P.A. se extienden sobre "las zonas abismales del océano" por ejemplo, en aguas debajo de los 2.000 mts. que son los cuatro quintos de las aguas de los océanos y mares. Estas aguas son muy calmas, ellas tienen una temperatura regularmente constante de 4 grados centígrados y su salinidad es constante. Estas son precisamente las condiciones que optimizan la recepción y alcance del sonar. Por contraste las montañas submarínas permiten esconder y reducir la capacidad del sonar.

La escencia del programa SOSUS es utilizar cada P.A. para implantar sonares de largo alcance.

En el Pacífico, que está bendecido por un inmenso potencial de miles de millones de toneladas de nódulos de manganeso que descansan en el fondo, el número de P.A. es mínimo. El océano Indico posee una mayor cantidad de éstas, especialmente en el Oeste. Un número casi satisfactorio de P.A. existen en el Atlántico.

Las P.A. permiten una cobertura total al Océano Artico, por ello, con instrumentos apropiados, se obtendría la ventaja de que el paso de los submarinos entre la Península de Kola y Bering sería detectado con seguridad.

El fenómeno de la acumulación de P.A. en el extremo del Artico es duplicado en el final del Antártico, esta es la lista:

- La P.A. de Bellinghausen que enfrenta al Pacífico.
- " " " Weddell que enfrenta al Atlántico.
- " " " Enderby que cubre al Indico y al Atlántico.
- " " " Gaussberg que cubre al Indico al Norte de las Islas Kerguelen.
- " " " Wilkes que cubre al Indico al Sur del centro y oeste de Australia.

Además, hay varias cuencas que mejoran la cobertura en el Atlántico (las cuencas del Este y Oeste de Escocia), en el océano Indico (las cuencas del Indico-Atlántico y del Indico del Sur). Las cuencas del Sudeste y Sudoeste del Pacífico proveen algunas mejoras a la insuficiente cobertura de éste. El hielo de mar que rodea a la Antártida flota sobre varias sub-cuencas y sugiere la posibilidad que el mismo puede ser utilizado desde abajo para facilitar cobertura.

La Península Antártica descansa entre la P.A. de Weddell y Bellinghausen y está cerca de las dos cuencas del mar de Escocia. En el Atlántico Sur la P.A. de Argentina está localizada enfrente de La Plata, mientras que la del

Cabo descansa frente al Cabo de Buena Esperanza.

En el área del Pacífico desde la Antártida hasta la altura de San Francisco, Bellingshausen es la única P.A. y hay solamente muy pocas cuencas; excepto la P.A. de Mornington, al Sur de Chile, que fué recientemente descubierta y como es de escasa envergadura, la poca cobertura del Pacífico parece ser que no tiene remedio.

Consiguientemente, la P.A. de Bellingshausen es la más importante de ese grupo, sobretodo porque ella provee los fundamentos para que un sistema de vigilancia para cubrir una porción de este inmenso océano. Dada la relación entre las grandes distancias y el alcance del sonar, el sistema de profundidad SOSUS de Bellingshausen debe ser suplementado por sonares móbiles para compensar las limitaciones de las "grandes orejas"; ligandolo con plataformas de lucha antisubmarína y satélites mediante fibras ópticas para enlazar ambas señales y poder procesar y computar datos. El resultado final es que el Pacífico no será un mar "transparente", pero se podrá observar por sectores, y los puntos de estrangulamiento podrán ser vigilados efectivamente.

Naturalmente, la integración de este tipo de complejo requerirá facilidades y actividades, algunas de ellas serán destinadas a tomar lugar en el suelo o hielo Antártico.

Las posiciones desde las cuales puede protegerse Bellinsghausen conectadas efectiva y rápidamente al sistema C 3 servida por facilidades capaces de ser reparadas o reemplazadas rápidamente, especialmente la península Antártica (y posiblemente el Sur de Chile) serán de una importancia estrategica inmensa en el futuro.

El conjunto de P.A. y de las cuencas profundas que rodean la Antártida afectan, al menos potencialmente, la situación naval de cada uno de los tres océanos de la tierra. La Antártida submarína es, por lo tanto, la llave a la estrategia mundial. De la misma manera, la efectiva utilización de la P.A. para vigilancias a larga distancia resultará en actividades considerables en el continente Antártico. De todas maneras estas actividades incluirán competiciones y hostilidades entre los poderes enfrentados en las confrontaciones submarinas.

Si la guerra naval se moviese hacia el Sur para ejecutar operaciones interoceánicas y desaparicones temporarias, el último bastión vírgen de nuestro globo será atrapado por el proceso militar de la civilización.

Yo no sé si los Argentinos incluyeron en sus consideraciones estratégicas alguno o todos los factores que he mencionado. Es muy posible que ellos se sentirán sorprendidos al aprender de varias de sus atormentadas experiencias. Pero, sin duda, ellos consideraron a las Falklands como su puerta a la Antártida y sus planes se extienden a los pasajes Atlántico-Pacífico y la Península Antártica. Una página de la historia ha sido dada vuelta.

Evidentemente la estrategia Argentina fue diseñada para adquirir poseciones importantes para el futuro. Por consiguiente, su estrategia no ha sido del todo irracional como parece. Excepto que, por el contrario, las han perdido en ves de ganarlas y además han alertado a tōdo el mundo.

COMENTARIOS COMO PANELISTA

POR

Dr. Stefan T. Possony

Un montón de papas hirviendo han sido lanzadas al plato. Yo presiento que aún otra de estas serán agregadas.

Si el Atlántico Sur ha de ser asegurado, junto con la ruta del mar por donde el grueso del petróleo mundial es embarcado, esta tarea no puede ser completada si ignoramos la posición de Sudáfrica y del Cabo de Buena Esperanza.

No es factible construir una estructura de seguridad en el Atlántico Sur sin La Plata en el Oeste y Simonstown en el Este.

Existen objeciones políticas contra Sudáfrica, especialmente en Europa Occidental y en Africa Negra. Europa y Africa necesitan protección estratégica y no pueden solventar defensas que dejan las puertas del frente y trasera sin protección.

También ha habido objeciones políticas contra Argentina, la primera vos fue de la Izquierda quien, tan pronto Argentina adoptó una estrategia alocada, aceptó la política del Gral. Galtieri. Ahora, las objeciones son hechas por aquellos que sienten que Argentina los traicionó.

Una política racional demanda que las cosas prioritarias se deben hacer primero y no deben subordinarse a las secundarias.

Las objeciones políticas también se hicieron contra la URSS y estas son de mayor peso que las hechas contra Sudáfrica y Argentina. La URSS es más peligrosa que estas dos y posee una amenaza firme que crece sobre cada uno de los habitantes de la órbita del Atlántico. Todas las áreas Atlánticas (Europa Occidental, Africa Negra y el cono de Sudamérica) deben manejar la amenaza sovietica, con su poder aeroespacial y submarino, como su primera prioridad. Muy lejos se encuentran las comunidades atlánticas de entender este realismo.

Dejenme ahora volver sobre un problema aún mayor.

Es concebible que la guerra de las Falklands pudo haber sido prevenida sin hostilidades. ¿Cómo? Desde que el reconocimiento desde el aire es un hecho, esta capacidad debió haber sido utilizada con mayor capacidad e imaginación. Observaciones regulares e ininterrumpidas hubieran indicado que las fuerzas argentinas estaban preparadas y concentradas para atacar. Las fotografías debieron ser desclasificadas y publicadas en semanarios. Ellas hubieran dicho al mundo de antemano que una agresión estaba siendo preparada y hubieran identificado el lugar donde iban a atacar.

Con el elemento sorpresa disipado y la leyenda inventada sobre la iniciación de la querra desaprobada antes de ser presentada, Buenos Aires se hu-

biera visto compulsado a probar que nunca planeó realizar un ataque. Dicha demostración es plausible sólo sin las operaciones militares no se concretan. Por ende, tan pronto como las fotos hubieran aparecido en medios de información, el ataque probablemente hubiera sido descartado.

La fotografía espacial es el medio más potente que ha sido inventado para prevenir agresiones. La utilización de estos medios por la OTAN aún no ha sido desarrollado y su utilización para influenciar el desarrollo de la estrategia es vista como un pecado, igual a profanar el Caliz Sagrado.

La historica práctica de prometerse mutuamente la paz y concluir en acuerdos formales o informales fué un desastre. Pero es muy posible que la combinación de compromisos de no agresión detalladamente formulados con observacion espacial mutua, más una autorización para publicar, ni bien se reciben, las alertas sobre ataques inminentes, pueden reducir dramáticamente el peligro de la guerra, especialmente una guerra localizada.

Este sistema también puede mantener la paz en el Atlántico Sur y puede ser establecido rápidamente.

Subsecuentemente este sistema puede ser agrandado para cubrir el Antártico y sus dependencias y combinar la vigilancia espacial con la submarina.

Las proviciones militares pueden ser acopladas para reunir empresas para mutuo beneficio; como construcciones de infraestructura, meteorología, hielo y observación de peces y para un Tratado que provea al desarrollo de la Antártida sobre bases de tecnología, industrialización, crédito, acceso libre, un mercado común y soberanías políticas.

En este momento los cerebros de Londres y Buenos Aires pueden ser más maleables que antes.

Tal vez el Reino Unido pueda sugerir que unan sus fuerzas Chile y Argentina para la Antártida y que los dos poderes propongan un nuevo regimen mutuo de seguridad para el Atlántico Sur.

PERSPECTIVAS MARITIMAS EN EL CONO SUR

UNA VISION DE AMERICA DEL SUR"

Por: El Profesor Carlos U. LOPEZ

El concepto de un Sub-Continente Sud Americano, que nosotros conocemos como Cono Sur, es una idea relativamente nueva.

Por lo tanto, los estudiosos todavía no llegan a coincidir acerca de cuanto se puede extender hacia el norte el Cono. Algunos llegarían hasta el Ecuador, mientras que otros se detendrían a la altura del Trópico de Capricornio que pasa justo al sur de Río de Janeiro. Pese a que éste papel entenderá sobre las aguas que bañan las costas del Cono, será necesario incluir a PERU, BOLIVIA, ECUADOR y PARAGUAY, en nuestro estudio, desde el momento en que esos países ejercen una influencia de peso en el pensamiento geopolítico de los países ABC.

Básicamente, los problemas de estrategia marítima que deben ser considerados son tres:

a- El pasaje natural entre el océano Atlántico y Pacífico.

b- La tendencia de todos los gobiernos a prolongar sus disputas de límites de tierras en conflictos en control, posesión e integración de áreas marítimas.

c- Reclamaciones sobre la Antártida.

La costa oeste de América del Sur, tan a menudo ignorada por los estudiosos de la economía, la política y los temas militares, sirven como conducto de salida para los productos que exportan cinco países que son, café, aceite, bananas, mineral de hierro, lata, duraznos, cobre, uvas y muchos otros materiales brutos (materia prima) y frutas. Esta extensa costa es de 6000 millas y en cada uno de sus extremos tiene uno de los dos pasajes que conectan a los dos grandes océanos: El Canal de Panamá y el Cabo de Hornos.

Hay evidencias suficientes para cuestionar el valor del canal artificial en el futuro. En Panamá mismo, con la confusa situación política, se considera positivo el cierre del canal. Esto puede ocurrir en cualquier momento en el futuro y apunta a dañar las economías de los Estados Unidos y el Japón. Las razones que pueden tornar al Canal inutilizable, son las siguientes:

a- Destrucción de porciones del canal por un ataque enemigo extranjero o doméstico.

b- Cierre por razones políticas, como control por comunismo internacional.

c- Deterioro físico, el cual se ve muy avanzado.

Pero lo que mas preocupa a nuestros amigos panameños, es el hecho de que tanto los Estados Unidos como el Japón, no hayan mostrado ningún interés sobre la posibilidad de que el Canal pueda no tener valor para ellos en el futuro.

Si el canal es cerrado o destruído, todo el tráfico marítimo entre los dos océanos, debería ser trasladado al Cabo de Hornos. Los barcos con una manga mas ancha de 110 pies, debe usar esta ruta y desde 1961, con el armado del carguero ENTERPRISE, los Estados Unidos abandonaron el concepto de que los buques americanos debían estar construídos dentro de dimensiones que le permitieran transitar el canal. Las razones de este cambio de política son dos: que los Estados Unidos necesitan naves para los dos océanos en cualquier caso y que siempre esta la alternativa de la ruta alrededor del Cabo de Hornos. Este paso natural no puede ser cerrado pero podría ser controlado militarmente por Chile y/o Argentina.

Una de las metas estratégicas definidas de los países mas australes es la de proteger ésta ruta de un ataque exterior, no proveniente del continente.

Desafortunadamente las disputas sobre límites y sobre control de áreas marítimas entre Chile y la Argentina, ha privado a estos dos países de trabajar juntos hacia una meta importante.

El Cabo de Hornos ofrece la posibilidad de elección entre tres pasajes:

a- El Estrecho de Magallanes

b- El Canal de Beagle

c- El pasaje de Drake

El Estrecho ofrece una ruta segura, refugio en caso de mal tiempo, una confortable ciudad, facilidades para reaprovisionamiento de combustible y puede ser cruzado por buques de hasta 150.000 tns. sin dificultades. Chile ofrece los servicios del práctico y los canales están bien marcados, correctamente representados en cartas y ampliamente iluminados para las navegaciones nocturnas. La empresa Chilena de guía marítima ASMAR, está planeando un servicio completo con los medios para hacer un service, una reparación y el reaprovisionamiento de combustible de los buques, en la ciudad de Punta Arenas.

El tráfico en el Estrecho se ha incrementado regularmente:

AÑO:	74	75	76	77	78	79	80	81
Nº de Buques:	425	520	699	735	983	1043	1111	

Desde 1981 ha habido una disminución en el número de buques, pero un incremento en tonelaje.

El Canal de Beagle no es una ruta práctica. Esta muy cercana a Hornos, inapropiadamente marcado para la navegación comercial y no es recomendable para buques de más de 10.000 tns. Ambos pasajes pueden ser fácilmente bloqueados por fuerzas navales, aéreas o terrestres. Mientras los aliados de Chile pueden utilizar este pasaje, sus enemigos se verían forzados a tomar por el Pasaje de Drake, el sur de Cabo de Hornos.

El rodeo del Cabo de Hornos era una muy engañosa ruta en los días de la navegación a vela, pero hoy en día no es peligroso y es usado por los

supertanques y los buques soviéticos en tránsito hacia el lejano Este, cuando ellos quieren evitar el Cabo de Buena Esperanza. La amenaza de un ataque aéreo -permitiendolo el tiempo- desde el continente Sud Americano, del Archipielago de Tierra del Fuego o de las Islas Antárticas, no debe ser descartada.

Se ve claramente que el extremo austral de América del Sur, representa un gran significado estratégico o regulación de tránsito, sigue siendo el menos conocido y entendido del globo.

El control de la ruta del Cabo de Hornos como el del Canal de Panamá, puede muy bien ser la fortaleza contra el expansionismo soviético y no solamente el Cono Sur, sino todo el hemisferio occidental debería estar prevenido y sentirse parte del tema, acerca de las defensas y amenazas contra éste. Las Islas Malvinas son un factor clave, en las defensas de los acercamientos orientales. Un manejo inapropiado de la situación política podría permitir a los soviéticos tomar el control. Antes de ese tiempo, la Unión Soviética tiene bases en la Antártida, que van más allá de una simple estación científica, como la que otras naciones han establecido allí. La base soviética en la Bahía Almirante en la Isla Rey George tiene una gran capacidad de almacenamiento, que escede los dos millones de galones y que podría llegar a los cinco millones.

Los argentinos pensaron que los Estados Unidos, al tiempo de que trata de obtener posiciones militares en el mundo a los efectos de oponerles a los Soviéticos , quisiera tener a la Argentina efectuando el control Oriental de las aproximaciones de las rutas australes. Los sudamericanos no quieren un enemigo en sus costas, pero ahora han creado uno. La tragedia de la presente situación, reposa en el hecho, que luego de 15 años de negociaciones, Argentina trató de resolver su problema por la fuerza. De este modo una nueva dimensión ha sido creada en el problema defensivo.

Las disputas sobre las Islas del Canal de Beagle, ha perturbado considerablemente las relaciones entre Chile y Argentina, siendo factor preventivo de ésta controversia en repudio unilateral del gobierno de la Argentina, el aceptar el veredicto de la Corona Británica en respuesta a la apelación por el arbitraje al que los dos países se sometieron hace 80 años, mediante la firma de un tratado. Ante el requerimiento argentino, el caso fue sometido a un panel de jueces internacional y la Corona Británica concordó con la decisión del juez. El arbitraje reconoció la soberanía chilena sobre las islas, que siempre habían sido ocupadas por chilenos.Pese a que ambos países acordaron atenerse a la decición comprometiendo el honor de sus naciones, Argentina rehusó cumplirla y declaró unilateralmente que el veredicto era nulo y que no tenía efecto, pese a que habían sido satisfechos sus requerimientos de un juicio honorable.

Luego Argentina optó por la muestra de fuerza y en 1978 amenazó con invadir las islas agrupando gran fuerza. El movimiento fue controlado por el Papa, quien ofreció mediar. En enero de 1980 fue comunicada la decisión del Papa a ambos gobiernos. El veredicto no fue hecho público, pero Chile aceptó prontamente el compromiso ofrecido por la Santa Sede, pese a que esto le hacía perder parte de lo que había conseguido en el arbitraje. Argentina ha rehusado actuar y ha tratado de continuar las negociaciones sin refutar las determinaciones del Papa.

Lo que esta realmente en juego, es la extensión de áreas territoriales dentro de espacios marítimos, los cuales hasta tiempos muy recientes habían sido considerados mares abiertos. Por lo tanto el límite de 200 mi-

llas del lado Atlántico de las Islas, le da a Chile soberanía territorial del espacio marítimo. Argentina se aferra a la vieja fórmula de "Argentina en el Atlántico y Chile en el Pacífico". Para la Argentina la línea divisoria entre los dos océanos es el meridiano del Cabo de Hornos, el cual por supuesto, ubicaría a las Islas dentro de Argentina. Esta teme que la zona exclusivamente económica de las 200 millas, es solamente el primer paso dado por Chile, dentro de un plan de largo plazo y alcance para controlar la Georgia del Sur, las islas antárticas y la península antártica. Si nosotros creemos las noticias diarias de Buenos Aires, la decisión del Papa incluye la retención por parte de Chile de las islas y su proyección en el mar, otorgándoles los derechos de navegación a Argentina y dándole soberanía y derechos económicos divididos sobre la parte de mar territorial.

En varias ocasiones la Argentina ha cerrado los pasos a Chile, su Fuerza Aérea y Armada han violado en reiteradas oportunidades espacios aéreos y navales chilenos, han negado el tránsito ha vehículos por su territorio, han expulsado a ciudadanos chilenos o han sido detenidos y acusados de espionaje. En resúmen la Argentina ha mantenido consistentemente una actitud de guerra fría hacia Chile.

En contra posición, la campaña diplomática chilena ha sido eminentemente productiva. Llevó el tema a un arbitraje y ganó el caso. Cuando el veredicto fue rehusado, éste intentó nuevamente apelando al Papa. Si éste intento falla, puede apelar a la corte internacional de Justicia. Por lo tanto, en Santiago hubo un gran alivio aunque amortiguado, cuando fracasó la aventura de las Malvinas. Esto fue visto como un primer paso en la estrategia Argentina para recuperar territorios, de los cuales por una mala interpretación histórica reclama que han sido ocupados por invasores extranjeros. El peligro inmediato de una confrontación armada entre los dos países ha cesado. La opinión pública Argentina no podría soportar otra invasión, y pese al rearme de sus Fuerzas Armadas, que esta teniendo lugar en estos momentos, la represalia chilena pese a no ser lo suficientemente fuerte como para poder ganar una guerra prolongada, no dejará de implicar peligro para el agresor.

No obstante, el costo de la paz para Chile ha sido enorme. La mera amenaza de una guerra, ha obligado a Chile a armarse, en el momento en que menos podía afrontar ese costo. El país tuvo que prepararse para un eventual conflicto que no desea mientras experimente grandes dificultades de mercado. El cierre del mercado americano de armas para Chile, forzó a los chilenos a obtener las armas y municiones en mercados abiertos, a costos más elevados. Este es el resultado de la engañosa representación del gobierno chileno en los sectores influyentes liberales de los Estados Unidos. Mientras los Estados Unidos profesan la paz, Jimmy Carter con su política de los Derechos Humanos y la reforma de Kennedy, actualmente en Sudamérica ha aumentado la posibilidad de una guerra. Estas acciones han desestabilizado militarmente el área, disminuyendo las capacidades defensivas de Chile, forzándola por lo tanto, a cubrir sus necesidades militares en otros países. Aunque Carter hizo su política extensiva eventualmente hacia Argentina, ésto fue injusto, en sí defectuosa y contraproducente. Pero Chile posee dos grandes ventajas: la unidad nacional que es especialmente verdadera en las Fuerzas Armadas y el valor personal representado en cada uno de sus soldados, marinos y hombres de aire.

Volcándonos hacia la costa oeste, encontramos que las relaciones entre dos viejos rivales, como Chile y Perú, han mejorado considerablemente desde la época de Velasco Alvarado, cuando Perú amenazaba invadir por el norte. Chile y Perú no mantienen disputas sobre límites y ambos países creen firmemente en el límite marítimo de las 200 millas marinas. El único punto de fricción podría ser el deseo largamente mantenido por Bolivia de obtener una salida hacia el océano Pacífico. Muchos sino todos los bolivianos, creen que la

razón principal de su imposibilidad de revelarse social y económicamente, se debe a haber perdido una salida a travéz de un puerto de mar. Los bolivianos se ven obsecionados con la idea de que sin una salida al mar, ellos no podrán integrarse con el resto de América del Sur. Ellos acusan a Chile por bloquear el acceso que a ellos les corresponde hacia las costas del Pacífico, pese a que historicamente, Bolivia nunca ejerció la soberanía sobre la costa.

En algunas ocasiones Chile le ha ofrecido a Bolivia un corredor hacia el mar, sólicitándole a cambio un área comparable de territorio Boliviano igual en dimensiones al territorio maritimo y continental ofrecido por Chile Las negociaciones se deterioraron, pese a lo cual se puntualizó que el territorio marítimo era considerado equivalente a las tierras continentales. Perú puede encontrarse envuelto, ya que por el pacto entre Chile y Perú, previene a Chile de cambiar a Bolivia cualquier perfil del territorio Peruano. Perú querría de alguna forma internacionalizar el Puerto de Arica, el cual sirve como terminal del camino ferroviario de la Paz. En apariencias el problema no tiene solución en un futuro cercano y pese a que Chile ha hecho concesiones inusuales, la posibilidad de un conflicto se mantendrá indefinidamente.

Perú no tiene disputas por límites marítimos con Ecuador en el norte, pero en cambio si con las laderas orientales de Los Andes, las cuales probablemente seguirán siendo una fuente de conflicto entre los dos países. Ecuador, incentivado por los hallazgos de petróleo, desea obtener una salida hacia la Cuenca Amazónica, territorio que perdió parcialmente hacia Brasil y parcialmente hacia Perú. Esta situación ha ubicado a Ecuador en la situación más incómoda: una pequeña nación rodeada por vecinos más poderosos, quienes desean sus recursos y evitan que obtenga una salida hacia el Atlántico.

Las costas orientales del cono, no están libres de controversias. El pensamiento geopolíttco ha creado el espacio "Atlántartico", el cual ha sido definido como "el espacio que integran el este de Sudámerica, el Sudoeste de Africa, el continente Antártico y el vasto mar limitado por esas tierras". Un almirante argentino ha agregado, " esa región geopolítica es el principal desafío para Argentina desde ahora, hasta el siglo XXI".

Los reclamos Chilenos y Argentinos en la Antártida, pueden llegar a ser fuente de conflicto con algunas potencias europeas, además de Gran Bretaña, Polonia, Alemania Occidental y Unión Soviética, mantienen bases en estos territorios. Pero el desafío para Argentina proviene del antiguo conflicto de límites territoriales con el Brasil, influenciando a los países con límites comunes a los nombrados, y las disputas en el Atlántico sur hacen pensar que en el futuro se intensificarán los conflictos entre los dos países. Brasil no puede aceptar las intenciones Argentinas en el Atlántico sur ya que están en un mismo nivel con su propia teoría para los reclamos antárticos. Esta es llamada DEFRONTACAO: todo país cuyas costas miren hacia la Antártida, tendrán derechos en las costas opuestas del continente helado. Pese a que Brasil tiene que efectuar un reclamo definitivo, su gobierno declaro en 1975 mientras firmaban el tratado Antártico:

> *Brasil, en su virtud de poseer la costa más extensa del Atlántico sur, costas que en su mayor parte están abiertas al acceso desde el continente más austral, tiene un interés directo y substancial en la Antártida.*

Brasil, también ha declarado como territorial a un cinturón de 200 millas a lo largo de sus costas y reclamó la soberanía en el espacio aéreo por sobre ese cuerpo o porción de agua, en el lecho de mar y en el subsuelo. Argentina ha protestado, aludiendo que tal reclamo interfería con las

comunicaciones marítimas argentinas y también expidió una declaración similar y decretó leyes estableciendo su soberanía territorial en 1975. En la boca del Río de la Plata se ha hecho un arreglo inusual, en donde Argentina y Uruguay comparten una zona de pesca en común, que se extiende dentro de las zonas de reclamo de cada uno. Esto no solo es un ejemplo de como pueden ser resueltos fácilmente los problemas de límites marítimos cuando ambas partes lo desean, aunque en efecto conforman la zona de conflicto entre Argentina y Brasil.

Pero no es solamente en el mar donde los dos más grandes países Latinoamericanos se enfrentan. Es difícil puntualizar el porque de dicha rivalidad. Uno representa al Antiguo Imperio Portugués, el otro al Imperio Español. Uno depende de la cuanca Amazónica y el otro de la cuenca del Plata. Cada país ha revelado rivalidades históricas y han tratado de penetrar en los estados que limitan entre ellos. La posibilidad de una confrontación militar existe y ésta habría tenido un impacto importante en el control o pérdida de control en las limitaciones de armas. Si la influencia Americana continúa declinando, la aparición de un nuevo líder que cubra el vacío existente, se puede esperar. Ambos países están tratando de convertirse en líderes de otras naciones, pero su rivalidad se puede definir aún más, cuando compitan obtener los recursos petrolíferos Bolivianos o por la energía hidroeléctrica Paraguaya. Bajo estas circunstancias un enfrentamiento pequeño y limitado podría tener profundas repercusiones no solamente en los países que se encuentran en una posición de "tapón" entre los dos países en cuestión, sino que arrastraría a otros como Chile, Perú y Ecuador. Si consideramos que ambas naciones están a punto de incorporar a su arsenal un recurso nuclear, el panorama se torna aún más terrorífico.

Pese a la rivalidad, posiblemente nunca de lugar a un conflicto armado y tiene un gran significado por ser la llave del balance del poder Sudamericano. Brasil mantiene relaciones cordiales con Chile y Argentina con Perú. Pese a que no hay alianzas militares, han tenido intercambios de ofrecimientos de armas y de misiones militares. Ecuador debe de alguna forma balancear rivalidad con Perú y Brasil, a travéz de actitudes amigables hacia Chile y Argentina, mientras Paraguay, Uruguay y Bolivia, países "tapones" que realmente limitan tanto con uno como con otro rival, estan sujetos a esa rivalidad y a sus consecuencias, más que a actuar por sí mismos. Debe ser tenido en cuenta, que la adquisición de armas se incrementa en proporción a la intensidad de las rivalidades, pero que también esta influenciada por el orgullo nacional y las actitudes patrióticas. Una buena posibilidad es la que los estados pequeños obtengan armas de ambos países por deterioro de uno con otro. Brasil se encuentra a si mismo en una aventajada posición, que le permite consolidar ese liderazgo temporario, a tra vez del medio económico, cultural y diplomático. Ultimamente, Brasil amenaza con llegar al Pacífico, tantò por medios económicos como diplomáticos.

Debe ser considerada la decreciente influencia de los Estados Unidos en la política internacional de Sudamérica. Realmente la política exterior Americana parece estar más concentrada con México y América Central, luego con el Caribe y finalmente en el Cono Sur. El apoyo a los intereses Británicos en la guerra de las Malvinas fue un golpe para todos los países Latinoamericanos, incluso para los rivales de Argentina. Los ministros del Exterior de estos países todavía se están interrogando sobre las razones por la que se ha tomado esa actitud, la cual se esperaba fuera de una neutralidad estricta. Los editoriales de los diarios señalan a la hermandad de los países de habla inglesa, a la posibilidad de una amenaza soviética, etc. Algunos creen que es lo mejor que se pudo hacer. ¿Adoptarán los Estados Unidos una posición mas amigable hácia el Cono Sur? La administración Reagan quisiera que ellos piensen eso. Recientemente han arrivado a capita-

les australes, importantes visitas para participar en seminarios, conferencias y otras reuniones y declaró voluntariamente a sus audiencias y a la prensa que la nueva administración deseaba establecer políticas firmes y duraderas para los Estados Unidos en el área. Con el sistema Interamericano en problemas, el tiempo habría llegado para advertir que el Cono Sur merece la atención en estos momentos y no luego de una eventual solución de la crisis del Caribe o de América Central. Lo que necesita es una amplia revisión de las políticas hacia el hemisferio, especialmente hacia la Argentina, Brasil y Chile. En primer término está la necesidad de conversar acerca de las nuevas medidas de seguridad tendientes a prevenir otra guerra de las Malvinas.

Finalmente la guerra de las Malvinas, puede servir para abrir los ojos de Gran Bretaña hacia América Latina, pero también pudo haber servido como una advertencia acerca de que la Paz Americana está en su fin. Los Estados Unidos han fracasado antes, durante y después de la guerra, al tratar de influenciar, persuadir y finalmente forzar a los argentinos a negociar. La simpatía o el levantamiento de la prohibición de venta de armas no será la solución. El último rechazo a participar en las operaciones UNITAS anual hasta por parte de los países internacionalmente amigos de los Estados Unidos y es un indicio de que los países del cono sur están en desacuerdo con ser dirigidos. Debe ser confeccionado un plan y puesto en funcionamiento a fin de unir las fuerzas del hemisferio. Argentina ha sido por largo tiempo proponente del SATO (Tratado de Organización del Atlántico Sur). Ya en el año 1954, Argentina buscó socios para este tipo de alianza y no encontró adherentes. El tiempo habría llegado para crear un tipo de alianza que unificaría comandos, mantendría bases, abastecería depósitos, combinaría cuarteles de cabecera y proveería de aislamiento contra el expansionismo Soviético o cualquier otro imperialismo extranjero expansionista. Muchos problemas existen realmente, Brasil tendrá un momento difícil en un plan de acercamiento a Sudáfrica, debido a sus estrechos lazos con las florecientes Repúblicas Africanas, mientras Argentina y Gran Bretaña deberían arreglar sus diferencias de modo que ambas banderas puedan flamear en las bases de unos y otros en territorio argentino y en Puerto Stanley. Mirando hacia el Pacífico, se puede observar una nueva y más comprensiva organización. La composición de la alianza la llevaría a ser SOTO (Tratado de Organización del Océano Sur). Por ello podrían ser incluídos entre otros países, Perú, Chile, Nueva Zelandia, Australia, Sudáfrica, etc. Los Estados Unidos tratarían de obtener la posición de miembro sobre la base de su marina de dos océanos y la necesidad de tener una alternativa del canal de Panamá.

Este tipo de organización que incluyera las potencias de Argentina, Brasil y Chile, tendría un efecto positivo sobre la OEA y el sistema Interamericano. El hecho de que los países más fuertes en el hemisferio hayan entrado en una alianza propia, no solamente contendría las rivalidades entre ellos sino que liderarían a los pequeños países dentro de un grupo más coincidente. Esto forzaría a todos los miembros de la OEA a dar una buena mirada a lo actuado, al enemigo real desde el mar lejano. Esto los obligaría a clarificar sus obligaciones recíprocas y a reafirmar finalmente la doctrina Monroe, no en términos de intereses de los Estados Unidos, sino de seguridad del hemisferio.

Los países de la costa oeste de Sudamérica, se enfrentan a un desusado desafío. Están sobre la periferia de un continente rico en recursos minerales y naturales pero relativamente poco habitado. A través del Pacífico, se enfrentan a las grandes masas de Asia, de relativamente pocos recursos con millones de habitantes. El potencial industrial revelado por el lejano este, si lo vamos a juzgar por las performances de Japón, Taiwan y Hong Kong es realmente enorme. Nosotros podemos esperar de esos países, que

se internen en el Pacífico en busca de mejores relaciones diplomáticas y comerciales, no solamente con Asia sino también con la Polinesia. Chile, Perú y también un país menos extenso como Ecuador tratarán de fortificar las relaciones con el oeste. La Aerolínea Nacional Chilena ya vuela a Thaití y Fiji y planea extenderse próximamente para llegar a Nueva Zelandia, Noumea y hasta Manila y Hong Kong. Nosotros esperamos serios y concentrados esfuerzos para incrementar el intercambio comercial y cultural entre los Sudamericanos y las Islas del Pacífico. Comerciar con el este será la llave del expansionismo y desarrollo de esos países. La incorporación de Chile, Perú y Ecuador a la cuenca del Pacífico, no tardará en concretarse. Una vez que los tres países se encuentren enrolados en actividades comunes que requieren del fortalecimiento de lazos y cooperación, aparecerá la posibilidad de una sólida alianza basada en el comercio e incentivada por balances de saldo positivo. En resúmen, necesitamos mantener y estar presentes de este esfuerzo de integración, que está comenzando a aparecer en el continente austral. Su forma de vida y el desarrollo de comunidades pacíficas, deberían ser la meta principal para aquellos quienes creen que ellos están trabajando por un mundo mejor y un mejor entendimiento entre la gente.

LECCIONES DE LA CAMPAÑA - FALKLANDS -

POR EL AIR VICE-MARSHAL STEWART W.B.MENAUL
CB, CBE, DFC, AFC, RAF (RET)

El presupuesto para la Defensa del Gobierno Británico, que no fuera publicado sino hasta completar la guerra de las Falklands, deberá sujetarse a revisión como resultado de las lecciones aprendidas en las operaciones. Las expuestas deficiencias en nuestras defensas navales y capacidad de ataque aéreo deben ser examinadas, basándose en que estos mismos barcos y aviones serían empleados en el Atlántico Norte contra la nación más fuertemente armada del mundo, de encontrarnos alguna vez en guerra con la Unión Soviética.

El presupuesto de la Defensa postuló una reducción en las Fuerzas Armadas Británicas, a pesar de las aseveraciones del Gobierno de que los cortes propuestos, especialmente en la Royal Navy, serían compensados por la adquisición de armas más modernas y eficientes. El Secretario de Defensa, acertadamente, enfatizó en que es más apropiado prestar más atención a las armas desplegadas en barcos, aviones y vehículos terrestres, que el esforzarse constantemente en mejorar las plataformas en sí mismas.

La adquisición de un costoso sistema TRIDENT de misiles balísticos submarinos como reemplazo de los POLARIS, se decía haría poca diferencia en nuestra habilidad por mantener el compromiso adquirido con la NATO y con la obligación de incrementar los gastos de defensa en un 3% anual, según lo acordado por los Ministros de la NATO en su reunión del año 1978. Pero es reconocido que el mágico 3% debería, hoy, estar más cerca del 5%, tan solo para compensar el alza de los costos.

Los resultados de la campaña de las Falklands, deberían efectivamente destruído la, de alguna manera, complaciente actitud adoptada por el Gobierno al trazar el presupuesto de la Defensa del año 1982, tratando de justificar los cortes propuestos para las FF.AA. Ellos deberían reveer ahora la Política de Defensa Británica, para la próxima década y proveer a las Fuerzas Armadas con las armas que necesitarán para pelear una guerra en Europa y el Atlántico Norte.

La victoria en las Falklands fue completa. Fué una operación bien planeada y brillantemente ejecutada, a pesar de todo, pero es necesario ahora examinar los resultados desde una atmósfera despejada de euforia y sentimentalismo y aceptar como premisa básica que estábamos peleando contra una potencia de tercer orden, que no ha peleado una guerra en cien años y cuyo equipamiento era muy anticuado. Sus fuerzas, con la posible excepción de la Fuerza Aérea, estaban pobremente entrenadas, mal conducidas y sufrían de baja moral. A pesar de ello, infligieron pérdidas de buques y aeronaves a las Fuerzas de Tareas, en forma desproporcionada a lo que se esperaba.

En la Cámara de los Comunes, el 1 de Julio, el Secretario de Estado para la Defensa, en el transcurso de un debate de defensa, anunció que todos los barcos, aeronaves y equipos perdidos en la Campaña de las Falklands

sería repuesto y en algunos casos aumentado en número. Pero la sola reposición de las pérdidas no será suficiente. Nuevos buques y aeronaves deberán ser provistos con equipos mejores y mas modernos que los usados en las Falklands, si se pretende que peleen, con éxito batallas contra las Fuerzas Marítimas Soviéticas o ejecuten misiones de ataque sobre Europa. Se debe hacer una revalorización de las armas propuestas para el equipamiento de futuras plataformas tales como nuevos porta-aviones y aeronaves próximas a entrar en servicio en los años 80 y 90.

Defensa de embarcaciones:

Las defensas disponibles para nuestros barcos en el Atlántico Sur no fueron suficientes para prevenir el hundimiento de 6 y averías a por lo menos, 10 barcos más, causadas principalmente por bombas de hierro de caída libre. Los destructores Clase 42 como el HMS SHEFFIELD estaban armados con SEA DART y cañones de 4,5 pulgadas (115 mm). El Sea Dart, con su radar asociado, está diseñado primariamente para defensa contra ataques aéreos de media altitud y tiene una capacidad limitada contra los de bajo nivel. Las fragatas como la BROADSWORD estaban armadas con los SEA WOLF cuya función primaria es la defensa contra ataques de bajo nivel y misiles "Peina Olas" de vuelo razante.

El concepto original de defensa para embarcaciones conocido como GWS 25 preveía la utilización de ambos sistemas SEA DART y SEA WOLF, con radares y equipamiento electrónico apropiado en todas las naves, para proveer una efectiva defensa contra aeronaves de vuelo rasante y misiles "Peina - Olas" tanto para taques de media y gran altura. Pero por razones de economía, no se adoptó el plan.

El HMS SHEFFIELD cumplía tareas de vigilancia con radar como un pobre sustituto del AEW (Alerta Aérea Temprana) cuando fue alcanzado por un AM-39 "EXOCET", misil lanzado desde el aire por un avión SUPER ETENDART a una distancia considerablemente menor que el alcance del misil, que significa que cuando el misil lo impactó, todavía tenía una apreciable cantidad de combustible en sus tanques. El Sheffield no supo que le pegó, y sin AEW ni un efectivo sistema de defensa anti-misil de bajo nivel, estaba indefenso. Lo mismo se aplica para otros destructores de la Flota.

La distribución de los sistemas de defensa de las naves contra todas las formas de ataque aéreo no pudieron prevenir las duras bajas de navíos y pérdidas de vidas ante determinados ataques de los aviones SKYHAWK, MIRAGE y SUPER ETENDART de la Fuerza Aérea y Marina Argentinas. El GLAMORGAN fue alcanzado por un AM-38 "EXOCET" lanzado por una rampa móvil apostada en un punto de defensa costera cercano a Pto. STANLEY. Tuvo suerte de sobrevivir a una explosión oblicua, pero sufrió daños y bajas.

Las fragatas ALACRITY, ANTELOPE, ARDENT y ARROW estaban equipadas con misiles SEA SLUG. Las ANTELOPE y ARDENT fueron alcanzadas por bombas de hierro de caída libre, literalmente arrojadas sobre los barcos por aviones MIRAGE y SKYHAWK. Las ANTELOPE y ARDENT fueron alcanzadas y hundidas, la ARROW fue dañada. Las fragatas BROADSWORD y BRILLANT que estaban armadas con SEAWOLF no fueron alcanzadas. Mientras que todos los sistemas SAM desplegados por la Fuerza de Tareas reclaman bajas, la confirmación de sus éxitos aún está por verse. La lección de todos modos es clara, las naves no tenían adecuadas defensas SAM y cañones.

Ya se han tomado las medidas para proporcionar, en alguna medida un preaviso mediante la conversión de helicópteros Sea King equipados con radar Search Water para cumplir el rol de AEW. Dos de los helicópteros convertidos fueron desplegados al Illustrious junto con dos cañones estadounidenses Vulcan/Phalanx multicañón con un poder de fuego de 3.000 disparos por minuto y munición de uranio agotado de 20 mm. Esto mejora la capacidad defensiva del Illustrious, pero en el futuro todas las naves de una Fuerza de Tareas transportadas deberán ser mejoradas, estén o no en un área donde la fuerza las proteja con bases terrestres AEW o cualquier otro apoyo aéreo.

A pesar de que las acciones principales en las Falklands, en las fases iniciales de la campaña, fueron batallas Aire-Mar de las cuales no participó la Marina Argentina, después del hundimiento del General Belgrano, fue obvio que la combinación de naves de superficie, submarinos y aviones es todavía el mejor sistema de ASW (Guerra Antisubmarina) en el Atlántico Norte y en cualquier otro océano en que nuestras naves puedan operar, solas o con la cooperación de aliados.

EL INDISPENSABLE HELICOPTERO

Específicamente mencionado por el Secretario para la Defensa, en su discurso ante la Cámara de los Comunes, fue el rol de los helicópteros destacado, en casi todos sus aspectos de las operaciones militares modernas. Los Soviéticos por supuesto, saben esto desde hace tiempo. Fue trágico que perdiéramos tres helicópteros Chinook de transporte pesado cuando fuera hundido el Atlantic Conveyor, dejando solo uno para ocuparse de las aparentemente infinitas tareas para las que fue requerido. Los helicópteros probaron ser indispensables en tareas de aprovisionamiento en mar y tierra, y eventualmente en casuales evacuaciones. Fueron ordenados 16 helicópteros Sea King para la ASW (Guerra Antisubmarina) y roles de comando, y se está considerando el uso de los ya reemplazados helicópteros navales Wessex para ayudar a las divisiones de refuerzo T.A. Estos podrían ser piloteados por la Royal Auxiliary Air Force. Es juicioso considerar que el nuevo crucero clase Kirov actualmente en terminación en los astilleros de Leningrado, será la primera nave del mundo equipada con un arma Laser de alta energía para defensa contra ataques aéreos y de misiles "rasantes".

EQUIPAMIENTO DE EFECTIVOS TERRESTRES

En la guerra de las Falklands no se produjeron enfrentamientos que involucraran a grandes tanques de batalla, pero los tanques livianos Scorpion y otros vehículos blindados se desempeñaron bien. Se está planeando la creación de dos regimientos blindados más para mediados de los 80, cuando los tanques Challenger reemplacen a los Chieftain, y estos últimos puedan ser reserva de guerra. De todos modos se debe preveer la adquisición de toda una nueva generación de armas antitanques que se encuentran en fase de ensayo con capacidades que exceden largamente a la presente generación y que compensarían en mucho el gran desequilibrio, algo así como de 3 a 1 en tanques de batalla, que favorece hoy en día a la Unión Soviética.

Dijo el General Moore, en una entrevista, que la batalla terres-

tre en las FALKLANDS, que solo duro tre semanas, fue una batalla de infantería con apoyo de artillería y morteros, y que es poco lo que se puede aprender y aplicar al teatro de operaciones europeo. De todas maneras, el Ejército en Europa todavía necesita modernizarce, incluyendo las comunicaciones e incrementar las fuerzas de helicópteros. No se debería hablar más de recortar el BOAR (British Armoured Operation Regiment?) o redesplegar de Alemania al Reino Unido con el propósito de conseguir los fondos para adquirir sistemas de armas que no son esenciales.

PODER AEREO

Los siete HARRIERS perdidos en la batalla aérea serán repuestos y se adquirirán otros siete. Estas nuevas aeronaves deberán tener un equipamiento más sofisticado. Los SEA HARRIER se comportaron magníficamente en su rol de combate aire/aire, derribando a por lo menos 27 aviones enemigos sin sufrir pérdidas. Los únicos HARRIERS perdidos por acciones enemigas fueron derribados por armas terrestres durante el ataque a los campos de aviación. Los aviones de ataque terrestre GR-3 y su reemplazo, el GR-5 deberán tener misiles de largo alcance y depender menos de las bombas de hierro de caída libre y bombas de fragmentación. Los SEA HARRIER deberían tener radares de mayor alcance y misiles aire/aire tipo SKYFLASH.

Ya se tomaron las medidas para corregir la mayor falencia en la defensa de la Flota, la falta de AEW (Alerta Aérea Temprana). El ILLUSTRIOUS, por lo menos tiene ahora algo de AEW, pero es necesario que todo transporte de la Fuerza de Tareas este equipado, opere o no con cubrimiento aéreo con base en tierra. La cobertura con aeronaves NIMROD MK3 AEW o E3A de la NATO no siempre estarán disponibles aún en el Atlántico Norte. Las Flotas de los EE.UU. conservan sus E-2C AEW y controlan sus aviones todo el tiempo.

El misil anti-barco SEAEAGLE fue por fin ordenado y será adaptado a los SEA HARRIER, NIMROD MK2 y BUCANEERS cuando sea factible, a mediados de la década del 80, mientras tanto, el HARPOON como está colocado en el NIMROD MK2 marino, es una efectiva arma interina.

Debe reconocerse que las aeronaves argentinas operaban en el límite de su radio de acción desde aeródromos a 400 millas de distancia en territorio continental Argentino, lo que equivale a atacar una gran fuerza anfibia en la isla de WIGHT desde bases en el norte de Escocia. No podían trabarse en combate aire/aire prolongado con los SEA HARRIERS y raramente lo hicieron, a pesar de que los MIRAGE desarrollaban velocidades supersónicas y estaban armados con misiles aire/aire. La capacidad de ataque de los SEA HARRIER, probada con éxito contra aviones mas sofisticados, no tuvo oportunidad de mostrar sus ventajas contra los MIRAGE y SKYHAWK. De haberla tenido, la superior habilidad de los pilotos de HARRIERS habrían cobrado mayor número de aviones argentinos. Sus misiones fueron generalmente de "pegue y escape".

Los HARRIERS GR-3, que fueron rápidamente despachados a la Fuerza de Tareas el 8 de mayo, se emplearon en el rol de ataque a tierra, pero llevaban misiles aire/aire SIDEWINDER para defensa propia. Su arsenal de ataque consistía en bombas de caída libre, bombas de fragmentación y cañones de 30 mm. Además debían sobrevolar los campos aéreos que atacaban, y aún contra tropas terrestres argentinas sin entrenamiento y pobremente equipadas, las

únicas pérdidas sufridas por la fuerza de los Harriers fue por fuego desde tierra. En consecuencia, es esencial que se examinen detalladamente los sistemas de armas que equipan a los aviones de ataques terrestres corrientemente en servicio y aquellos destinados a las nuevas aeronaves a ser desplegadas.

El bombardeo a baja altura con bombas de caída libre, submunición como las BL-755 (de fragmentación) o armas anti-aeropuerto JP-233 puede significar un alto costo de desgaste contra objetivos Soviéticos altamente defendidos, esto se podría evitar con misiles "a distancia". No tiene sentido despachar un TORNADO que cuesta 11.000.000 de Libras a una misión de ataque con bombas de caída libre o fragmentación a baja altura aún si fuera una sola pasada, cuando las posibilidades de que lo derriben son muchas respecto a los daños que se le pueden infligir al enemigo. El Comandante de la Fuerza de Tareas tuvo que aceptar que las bombas de hierro y fragmentación no pudieron destruir la pista de Pto. STANLEY y el costo de desgaste fué muy alto. Armas a distancia, como los misiles MAVERIC, guiados a LASER, por televisión o en versión IR (Infraroja) serían muy efectivos.

Es parte escencial de la estrategia de la NATO para la defensa de Europa, ante una eventual guerra contra las naciones del Pacto de Varsovia, privar al enemigo de sus fuerzas de 2º escalón. Aviones de ataque incluyendo TORNADO, JAGUAR, BUCCANEER, F-4 PHANTOM y F-111, serán utilizados en un rol de ataque y reconocimiento en un futuro previsible, pero existe gran interés en realizar esta tarea con misiles balísticos con cabezas de guerra HE, de precisión u sub-munición guiada y de largo alcance. Tal concepto tiene muchas ventajas, una de ellas es la de alcanzar el objetivo a un costo mucho menor y con mas rapidez que las aeronaves tripuladas. Los aviones podrían emplearse contra blancos más cercanos y menos defendidos y objetivos de oportunidad en el área de batalla. Igualmente, la tarea de mantener una Alerta de Reacción Rápida (QRA) sería asignada a misiles balísticos PERSHING 2, cuando estén disponibles en 1983, y misiles cruceros, dejando a los aviones tácticos para tareas de apoyo más inmediatas.

El uso de vehículos Remotamente Piloteados (RPV) para la supresión de defensas y reconocimiento, todavía sin explotar completamente por la NATO, ofrece una forma más efectiva y barata de misiones aéreas de encuentro. La supresión de las defensas ha cobrado gran incremento merced a la importancia de las defensas aéreas soviéticas en los últimos años (5) en que han introducido nuevos SAM y aviones interceptores con performances mejores que muchos sistemas de la NATO. Pocos países poseen armas anti-radiación, exceptuando los EE.UU., y aún menos son los que han demostrado el arte de la supresión de defensas como la Fuerza Aérea Israelí, al anular las defensas Sirias en el valle de Bekaa antes de su avance en el Líbano hasta Beirut.

ATAQUE ISRAELI A LOS ASENTAMIENTOS SAM-6 SIRIOS

Fue una extraña coincidencia que, al mismo tiempo que estábamos defendiendo los barcos de la Fuerza de Tareas en las Islas Falklands contra un sostenido ataque aéreo, los Israelíes estaban demostrando como tratar a la más moderna y efectiva defensa aérea desplegada por los sirios en el valle de Bekaa. Estas defensas significaban un escollo para

las fuerzas Israelíes que se desplegaban rumbo al norte, en el Líbano, hacia Beirut, con el objetivo de destruir los cuarteles de la OLP en la capital del Líbano.

El plan era destruir los SAM-6, el comando y sistemas de control y tanto como fuera posible de la Fuerza Aérea Siria. Se lanzaron vehículos remotamente tripulados (RPV) hacia las defensas Sirias, tentándolos, de este modo, a preneder sus radares para captar y rastrear los RPV antes de dispararles los SAM-6. Los RPV monitorearon las frecuencias en que operaban los radares y retransmitieron esta información inmediatamente a las bases israelíes, donde aviones de combate, armados con misiles anti-radiación SHRIKE y WOLF, y otras armas, esperaban para despegar en acción de ataque. Un avión E-2C de Alerta Aérea Temprana (AEW), de comando y control, se ubicó en la costa del Líbano desde donde pudo observar el movimiento de los aviones y escuchar las comunicaciones entre el control terrestre y los aviones sirios.

Los F-15 Israelíes proporcionaron cobertura a los aviones SKY-HAWK y F-4 que llevaron adelante el ataque a los SAM-6, destruyendo totalmente sus 19 emplazamientos. A medida que los aviones interceptores sirios MIG-21 y MIG-23 despegaban para combatir a los israelíes, sus controles GCI eran exitosamente interferidos. Los F-15 atacaron y derribaron 49 aviones sirios sin sufrir bajas. En sucesivos días destruyeron otros 36 aviones, con solo 1 pérdida. Nosotros, en la RAF, no estamos capacitados para esto.

Muchos de los sistemas de armamento en nuestro inventario y en el de mucho países de la NATO están desactualizados.

La anulación de las defensas es uno de los aspectos más importantes en el rol del poderío aéreo. Gran Bretaña debe adquirir modernas armas de supresión de las defensas y armar nuestros aviones de ataque con armas "a distancia" para ser utilizadas contra objetivos fuertemente defendidos. Además, deben tener la posibilidad de aplicar contramedidas electrónicas a los radares enemigos dondequiera que se empleen. En las Falklands no pudimos sostener el nivel de desgaste sufrido por nuestros aviones HARRIER en las misiones de ataque a tierra. Las defensas argentinas eran primitivas, comparadas con aquellas desplegadas por la Unión Soviética, especialmente los sistemas SAM, ampliamente utilizados en la defensa de aeropuertos, columnas armadas en movimiento y fuerzas de 2º escalón.

DEFENSA AEREA DE LAS BASES DEL REINO UNIDO

La base Reino Unido o Región de Defensa Aérea de la NATO, está inadecuadamente defendida, no obstante, la intención de reforzarla mediante la adecuación de misiles aire/aire SIDEWINDER a los aviones de entrenamiento HAWK y reedesplazando los SAM BLOODHOUND de 20 años de antigüedad de Alemania al Este de Anglia. La propuesta lanzada el año pasado, de crear un escuadrón de LIGHNING adicional con aviones en almacenamiento, fue rechazada. La Unión Soviética produjo cuatro nuevos aviones que pronto serán operacionalmente desplegados y se sumarán a los SU-24, TU-26, BACKFIRE, MIG-27 y MIG-25 ya desplegados.

Las nuevas aeronaves son: el SU-27 equipado con radar "visto-derribado" (look-down, shoot-down) y nuevos misiles aire/aire que le da una performance que se estima equivalente a los F-15 de EE.UU. El MIG-29, es

un MIG-25 perfeccionado, equivalente al F-18 estadounidense, provisto de un radar TRACK WHILE SCAN (rastrea mientras busca) con un alcance de búsqueda de 60 mn (111,12 km) y un alcance de rastreo de 45 mn (83,34 Km). Estará armado con misiles AA-9. El avión de ataque y bombardeo SU-25 está participando ya de escuadrones operativos y es la versión Soviética del FAIR CHILD A-10 armado con cañones tipo GATLING anti-blindaje y es capaz de transportar 10.000 Lb (4850 kg) de armamento. El cuarto de los nuevos aviones a emerger de la industria aeronáutica Soviética se llama RAM-P, recientemente fotografiado en el establecimiento de pruebas de RAMENSKOYE, es un turbobombardero cuatrimotor con alas de geometría variable, no muy distinto del B-1 de los EE.UU. Se espera que tenga un alcance, sin reabastecer, de 4000 mn (7408 km) y una carga útil de 36000Lb (16200 kg) siendo capaz de alcanzar MACH 2.

Gran Bretaña ante el poderío aéreo Soviético, tanto frontal como de largo alcance, necesita un sistema de defensa aérea mucho más efectivo. Todo el sistema de defensa terrestre se está remodelando (UKADGE) y cuando se complete, en 1984, proveerá un moderno sistema compatible con el NADGE el NIMROD MK-3 AEW y el E-3A AEW de la NATO para cubrir vastamente, Europa y los mares que la rodean.

El TORNADO ADV o F-2, será el interceptor de norma en el Grupo 11. Estará equipado con radar interceptor aéreo FOXHUNTER, misiles aire/aire SKYFLASH y AIM-9L SIDEWINDER junto con un cañón MAUSER de 27 mm, pero esto no estará disponible hasta por lo menos 1984. Asimismo debemos procurar un radar de "rastrea mientras busca" de mayor alcance y un misil con la capacidad del PHOENIX estadounidense. El avanzado misil aire/aire de mediano alcance (AMRAM) producido en los EE.UU. por la HUGHES Co. ha concertado el interés y estará disponible cuando el F-2 entre en servicio operativo. También puede ser adaptado al F-4 PHANTOM, del cual se retendrán 2 escuadrones cuando el F-2 entre en servicio y sean radiados los LIGHNINGS. Pero aún con los F-2 y un nuevo ADGE, no habrá suficiente capacidad para defender estas islas desde el norte de las ORKNEYS hasta el Canal.

Todos los campos aéreos del Reino Unido, Británicos y Americanos, deberían tener defensas RAPIER BLIND FIRE o mejores, SAM y facilidades similares a aquellas existentes en Alemania, reforzadas y capaces de operar bajo condiciones de guerra convencional, química o nuclear. Serán objetivos fundamentales de un ataque soviético en las etapas iniciales de una guerra en Europa. Bien podría ser que, después de una embestida inicial, tanto con armas nucleares como convencionales, solo los HARRIER dispersados de sus bases operativas sobrevivan para brindar apoyo a las fuerzas terrestres.

CAPACIDAD DE ATAQUE DE LOS AVIONES DE LA RAF

Las principales armas de ataque utilizadas por los BUCCANEER, JAGUAR y HARRIER, son las bombas de hierro, bombas de fragmentación BL-755 cohetes y cañones. Los misiles aire/aire SIDEWINDER para defensa propia pueden equipar a la mayoría de los aviones, independientemente de la misión en que se comprometan. Los aviones en alerta y en disposición (QRA) están armados con armas nucleares y por lo tanto no están disponibles para un uso inmediato en un rol convencional, esta misión, en un futuro deberá asignarse a los misiles de crucero y PERSHING-2. Los JAGUAR y BUCCANEERS están asignados a misiones de interdicción, incluyendo aeródromos, fuerzas de 2º escalón y cualquier objetivo prioritario junto con

aviones de fuerzas aéreas aliadas. Con los sistemas de armas corrientemente disponibles, los aviones de ataque de la RAF, deben sobrevolar sus objetivos al atacar. Aún volando a 100 pies (30,48 m) serán altamente vulnerables al fuego terrestre intenso y preciso, por lo que el desgaste suele ser muy alto.

Nosotros no tenemos ECM ni capacidad de suprimir defensas, ni armas "penetra pistas" similares al MATRA DURANDAL, arma corrientemente adaptada al F-111 estadounidense. El TORNADO posee un sorpredente arsenal de armas convencionales, incluyendo misiles, cohetes, bombas, cañones, misiles aire/aire y bombas incendiarias. El bombardeo con bombas de 1000 Lb (485 - kg) bombas de fragmentación, cohetes y la sub-munición antiaeródromo JP-233 implica sobrevolar el objetivo y cruzar por la mira de fuertes defensas. Muchos de los objetivos en el Rol de Ataque Represivo serían mejor abatidos por medio de armas controladas a distancia como el MAVERICK a TV o IR.

En el futuro surgirán nuevas armas anti-blindaje, anti-aeropuerto y 2º escalón, lo que incrementa el poder de fuego de las fuerzas de la NATO incluyendo a las Británicas. Ellos emplean de Guiado IR y banda de ondas milimétricas y armas "a distancia" o "dispare y olvide" de las que los sistemas WASP y SKEET son ejemplo.

El misil anti-blindaje WASP (avispa), producido por la compañía HUGHES es la primer arma que actúa mediante un buscador de onda milimétrica que localiza y rastrea objetivos militares sin ayuda externa. Cuando el misil es lanzado desde un avión, se dirige al área general de avance o a los blindados estacionarios. Se libera un enjambre de mini submuniciones que se dirigen a atacar cada tanque. El avión que lo lanzó no necesita ver ni sobrevolar el objetivo. Cada submunición ataca un blanco por separado.

El SKEET opera de otro modo, un misil conteniendo submunición es liberado desde un avión y desciende por medio de un paracaídas, aterriza sobre estacas, eleva un sensor acústico y escucha a los tanques que se aproximan. Cuando detecta los tanques, liberan a las submuniciones que, por medio de sensores infra rojos, detectan a los tanques y los atacan.

SUPRESORES DE DEFENSAS

Gran Bretaña no posee capacidad supresora de defensas, similar a la de Israel al destruir a las defensas Sirias, en su flota, ni para operaciones en el continente Europeo contra las defensas soviéticas y de las naciones del Pacto de Varsovia. El Ministro de Defensa está estudiando algunas propuestas para misiles anti-radiación de alta velocidad, pero ningún país de la NATO tiene, en este campo la capacidad de los EE.UU.

Los escuadrones de F-4G WILD WEASEL de la USAF están actualizando e incrementando su equipamiento y armamento para poder cubrir la tarea de suprimir las defensas enemigas alrededor de los objetivos atacados por los bombarderos. Los EE.UU. ya poseen misiles anti-radiación SHRIKE, ARM y HARM, desplegado en el avión F-4G WILD WEASEL además de otras armas convencionales como bombas de hierro, de fragmentación y misiles aire/aire SIDEWINDER y SPARROW inclusive.

Los Israelíes afirman que su misil anti-radiación WOLF es mejor que cualquier otro producido hasta ahora y aparentemente lo sotienen con

los resultados obtenidos contra las defensas Sirias. Gran Bretaña necesita urgentemente una capacidad supresora de defensas si pretende acometer contra objetivos Soviéticos altamente defendidos. El rol de los aviones supresores de defensas es el de acompañar a los bombarderos, encontrar los emplazamientos de radares o de misiles controlados por radar del enemigo y destruirlos. Para detectar las emisiones de radar del enemigo y comunicar las frecuencias en que operan se pueden utilizar vehículos piloteados a remoto (RPV) y defender a los aviones supresores.

La RAF carece de capacidad de medidas electrónicas (ECM) en la mayoría de sus aviones. El único ECM es el AN/ALQ 101 de la WESTINGHOUSE que equipan a los BUCCANEERS y algunos de los JAGUARS. Los HARRIERS no poseen ECM. El TORNADO tendrá una barquilla ECM MARCONI SKYSHADOW, contenedores de cintas para interferir radares y bengalas señuelo para sensores infra-rojos pero no será acompañado por aviones supresores de defensas cuando penetren en territorio Soviético.

Hay muchas áreas en las que se necesitan nuevas armas, y en algunos casos, están disponibles en la actualidad. Las armas mas avanzadas están en etapa de ensayo y deberán ser adaptadas a los aviones de la RAF y los SEA HARRIERS cuando estén disponibles. No existe una manera económica de conseguir los sistemas de armas necesarios para enfrentar el poderío de las Fuerzas Armadas Soviéticas en Europa. Debemos rechazar la idea de un avión liviano, a hélice, barato y de una sola plaza como antiblindados, una idea acariciada por los pilotos de HURRICANE de la II Guerra Mundial que hace tiempo está desactualizada respecto de las armas y las tácticas para su utilización. Tampoco es posible equiparar hombres con primitivas armas antitanques manuales y pretender que detengan el avance de miles de tanques soviéticos en el Este de Europa. Las armas necesarias para defender Europa son y seguirán siendo caras, pero sin ellas, no hay esperanza de detener una incursión soviética, aún si solo se utilizaran armas convencionales.

Con el despliegue de misiles balísticos de crucero y PERSHING 2 el desequilibrio en el teatro nuclear se verá reducido grandemente, pero no será eliminado totalmente. La NATO se encuentra en inferioridad de condiciones ante una eventual guerra convencional, química, y Gran Bretaña debe estar preparada para modernizar sus Fuerzas Armadas, a un costo considerable durante la próxima década.

CONCLUSIONES

La única manera que tiene Gran Bretaña de proveer a sus Fuerzas Armadas el armamento moderno que necesitan, es incrementando el Presupuesto para la Defensa, algo así como el 7% del Producto Bruto Nacional (GNP) o conseguir el dinero cambiando una controvertida decisión que no se justifica en ningún campo, tanto estratégico, como económico ò político. Este es, por supuesto, el sistema de misiles balísticos TRIDENT, el que, aún antes de entrar en marcha se vió alarmantemente aumentado. Existen alternativas, pero, por razones bien conocidas por sí mismas el Gobierno actual y sus Consejeros parecen determinados a adquirir un sistema que, hasta ellos admiten, es más de lo necesario para nuestros propósitos.

Dejando de lado nuestro triunfo en las FALKLANDS, debemos reconocer que, mientras nosotros peleábamos una guerra de ayer, los Israelíes peleaban la del mañana.

EL PODER AEREO DE LOS V/STOL EN LOS "CUARENTA BRAMADORES"

75 DIAS EN EL ATLANTICO SUR

por: JOHN FOZARD, OBE

Divisional Marketing Director, British Aerospace

"OPERATION CORPORATE", es el nombre dado a la actividad militar desplegada para la recuperación de las British Falklands Islands y las South Georgia en el Atlántico Sur. Estos escritos reveen la contribución del poderío aéreo de ala fija en las operaciones de Abril a Julio de 1982. Se basa particularmente en los caza tácticos de ataque HARRIER y SEA HARRIER, que fueron los únicos aviones de combate capaces de ser desplegados a Latitud 52º Sur.

La British Aerospace, Aircraft Group, solo tuvo una visión parcial de los eventos de la campaña de las Falklands, su personal no tomó parte directa, ni estuvo presente en las operaciones fuera del Reino Unido. Aún ahora se requiere discreción en algunos aspectos de "Operation Corporate", la información que aparece en este libro, de todos modos, se deriva del Ministerio de Defensa, sin duda cambiarán algunos datos de la presente. La British Aerospace-Aircraft Group espera que un número de detalles sean aclarados como resultado de este análisis restropectivo, pero, de todos modos, es improbable que se altere notablemente el presente panorama.

Fué la geografía del Teatro de Operaciones, lo que determinó la naturaleza y conducta de la "Operation Corporate".

El único campo de aterrizaje seguro para los aviones de combate, de apoyo y transporte aéreo militar, fue el campo WIDEAWAKE en la Isla Ascensión, localizada en medio del Océano Atlántico. Aproximadamente a mitad de camino entre el Reino Unido y las Falklands.

Por lo tanto, el apoyo táctico de las fuerzas de mar y tierra sólo podía ejercerse operando desde naves o mediante reabastecimiento en vuelo

Ambas realidades ineludibles fueron cruciales para la conducta en la "Operation Corporate" y su resultado.

La British Aerospace Aircraft Group jugó un papel de relevancia en el esfuerzo industrial para sostener las operaciones de "ala fija" maximizando su contribución al éxito de la campaña Falklands.

La British Aerospace, Dynamics Group, principal contratista para muchos de los sistemas de misiles utilizados por los Servicios del Reino Unido en la operación "Corporate" contribuyó con un esfuerzo igualmente importante en las áreas de armamento.

El SEA HARRIER FRS Mk 1 entró en servicio en la Marina Real en

1979. Derivado del primitivo HARRIER GR 3 de la RAF, está guiado con un radar monopulso multi-modo FERRANTI BLUE FOX y un nuevo sistema de puntería y navegación de tecnología aeronáutica digital.

Para Abril de 1982, la RN había volado sus SEA HARRIERS V/STOL, por casi tres años, en tres escuadrones. El Nº 899 constituía la Jefatura y unidad de entrenamiento, siendo los escuadrones Nº 800 y 801, las unidades operativas.

Una cuarta unidad SEA HARRIER, el escuadrón 809, se formó y entrenó durante la crisis de las Falklands, y para agosto de 1982, estaba en servicio embarcada en el HMS INVINCIBLE, transportando el Escuadrón 801, comienze su regreso al Reino Unido después de 4 meses de contínuas operaciones en el mar.

Una importante contribución de la RAF a la campaña de las Falklands fue el despliegue de los cazas tácticos de ataque HARRIER GR 3 a la zona de combate.

Normalmente la fuerza HARRIER de la RAF, con base en el Reino Unido y en RAF (Alemania), está comisionada principalmente al apoyo de las fuerzas terrestres en el área de la NATO.En este rol, la RAF opera los HARRIER V/STOL en el campo, fuera de los confines de sus principales bases fijas y vulnerables, cubriendo un área que se extiende desde el norte de Noruega, a travéz del frente central de la NATO, hasta el Este del Mediterráneo.

Los pilotos de los HARRIER GR 3 de la RAF se especializan y están altamente entrenados en ataques terrestres, apoyo aéreo cercano y tareas de reconocimiento y operando en estos roles, mayormente a alta velocidad y baja altura han perfeccionado en alto grado su pericia militar en el ejercicio del poderío aéreo táctico desde lugares dispersos y rudimentarias bases encubiertas en el terreno natural de sus teatros.

Durante los últimos 6 años, la RAF ha mantenido un destacamento de hasta 6 HARRIERS en BELICE, un país independiente del COMMONWEALTH, sujeto a amenazas territoriales por una nación Centroamericana vecina, mucho mayor. Los HARRIERS han operado en tareas de defensa, protección y policiales desde la única pista de 6000 pies (2000 mts) y una cantidad de pequeños claros en la jungla e isla de coral, en apoyo de los compromisos de defensa del Reino Unido. Las condiciones son rigurosas: polvo, arenilla de coral, altas temperaturas y altitud, salinidad, humedad. La fuerza HARRIER de la RAF en Belice realiza, de todos modos, su tarea con éxito.

Los pilotos de HARRIER de la RAF, junto con sus tripulaciones de tierra y sus cazas de ataque GR 3 llegaron, en estos antecedentes a la operación "CORPORATE". Por la naturaleza de las tareas de apoyo cercano y ataque a tierra desde bases en tierra, los pilotos no estaban normalmente calificados para vuelo nocturno. Esta especialización, de todos modos, probó no ser impedimento cuando los pilotos V/STOL de la RAF adaptaron sus técnicas para operar desde el mar.

El HMS INVINCIBLE entró en servicio activo en 1980. Tiene una cubierta de vuelo de 550 pies, que termina en una rampa en arco tipo " salto de sky" de 7º. Normalmente operando en tiempos de paz, lleva una dotación de 5 SEA HARRIERS FRS Mk 1 y 10 SEA KING destinados al rol de ASW (guerra anti submarino).

No posee catapultas ni aparejos de aprehensión, por lo que se restringe el uso de la cubierta de las manos de la clase INVINCIBLE a aquellas aeronaves con capacidad V/STOL, STOVL ó VOTOL (despegue y aterrizaje vertical solamente).

El HMS HERMES operó desde 1960 hasta principios de la década del 70 como un transporte convencional de aviones navales. Es más grande que el HMS INVINCIBLE, desplaza unas 25.000 a 27.000 toneladas, y fue puesto en servicio activo, en su presente configuración, en 1981.

El HMS HERMES posee una cubierta de vuelo de 750 pies (220 m) de largo terminada en una rampa de lanzamiento tipo Trampolín de Ski con un ángulo de 12º. Como los navíos de la clase INVINCIBLE, el HERMES, en tiempo de paz, transporta un grupo aéreo que comprende a 5 SEA HARRIERS FRS Mk 1 y 10 helicópteros SEA KING.

Siendo una nave más grande que el INVINCIBLE, posee una amplia capacidad de almacenaje y espacio de hangar, y es por eso que fuera elegido como base, en el Atlántico Sur, desde el cual operó la fuerza HARRIER GR 3 de la RAF. Durante el conflicto de las Falklands, desde el HERMES operó un grupo aéreo que incluía una dotación máxima de más de 20 aviones HARRIER (FRS 1 y GR 3) además de 15 helicópteros).

Otra importante contribución de la RAF a la campaña de las Falklands fue a travéz del uso de los aviones para vigilancia marítima NIMROD de largo alcance. Los NIMROD llevaron a cabo más de 130 misiones de apoyo a la Fuerza de Tareas desde la pista de WIDEAWAKE en la Isla Ascensión. La más larga de estas misiones permaneció 19 horas en el aire.

La División Manchester de la British Aerospace Aircraft Group contribuyó con un logro remarcable, durante la primera mitad de la crisis de las Falklands, al diseñar, probar, manufacturar y colocar las mangas o tubos de reabastecimiento aéreo en la fuerza de aviones NIMROD al servicio de la RAF. Este esfuerzo del aporte industrial permitió que el primer NIMROD modificado realizara una misión sobre las islas Falklands a los 24 días de dar la instrucción de proceder con ésta instalación.

Durante la crisis de las Falklands, algunos aviones de la fuerza NIMROD fueron equipados con misiles infra rojos SIDEWINDER para defensa propia, y algunos también llevaban una versión, lanzada desde el aire de los HARPOON.

La fuerza de tanques VICTOR, el soporte de la capacidad de reabastecimiento aéreo de la RAF, volando principalmente desde el campo Wideawake en la isla Ascensión, condujeron unas 1.500 misiones tanques en transcurso de la crisis de las Falklands.

Los bombarderos VULCAN de la RAF operaban, en epoyo de la campaña Falklands, principalmente mediante bomberdeos nocturnos desde el aeropuerto Widwawake en la Isla Ascensión. Cada misión requirió de hasta 14 misiones tanque de apoyo, dada la extensa distancia que media entre la base y la zona de operaciones.

La fotografía muestra una versión modificada del VULCAN que llegó tarde a ser operacionalmente efectiva durante la campaña Falklands. Estas modificaciones le dan una capacidad de tanque para reabastecimiento aéreo, lo que incrementaría la capacidad total de la fuerza de tanques de la RAF.

A principios de abril se movilizó la Fuerza de Tareas. El HMS HERMES, que se muestra aquí a lo largo del muelle en el puerto de PORTSMOUTH, embarcó 12 SEA HARRIERS FRS Mk 1 y 15 helicópteros. Todos los SEA HARRIER fueron destacados al escuadrón 800, Brazo Aéreo de la Flota, que se movilizó en el período de un día, aumentando su dotación de 5 a 12 aeronaves, y sus tripulaciones de servicio de unos 100 a 160 efectivos. El viernes 3 de abril a las 16 hs., ya se encontraba embarcado, a bordo del HMS HERMES, todo el escuadrón incrementado, y los aviones aterrizaban verticalmente sobre la atestada cubierta de la nave estacionada.

En cuanto la Fuerza de Tareas salió del "English Chanel", las naves comenzaron las maniobras y ejercicios. El HMS HERMES, junto al HMS INVINCIBLE, comenzaron el adiestramiento de su grupo aéreo, algunos de sus pilotos tenían una experiencia, en aviones HARRIER y SEA HARRIER, de apenas 15 horas de vuelo al ser embarcados. Los SEA HARRIER siempre operaron de a pares.

Al abandonar la Isla Ascensión, más tarde en abril, el HERMES y los demás barcos de la Fuerza de Tareas se cerraron en pie de guerra, un procedimiento que solo permite al personal operar bajo la línea de flotación. Esta postura se mantuvo hasta que el HMS HERMES pasó nuevamente la Isla Ascensión con rumbo al Norte, en julio, en su viaje de regreso al Reino Unido.

Esta, muestra a dos SEA HARRIER sobrevolando el muelle del puerto antes de recuperar la cubierta por medio de un aterrizaje vertical. Siempre se pudo cumplimentar el aterrizaje vertical aunque se regresara a la nave con escaso combustible y aún con el armamento completo. El combustible necesario para desacelerar, sobrevolar y luego aterrizar verticalmente, es escazamente de unos pocos cientos de libras. La mayor parte del tiempo que el barco estuvo en el mar, no se dispuso de diversiones costeras. Ningún HARRIER se perdió por fallas mecánicas o daños de batalla en el sistema de vuelo V/STOL.

Cualquier claro de unos 60 pies (20 m) de diámetro en la atestada cubierta del HERMES y el INVINCIBLE servía para un aterrizaje vertical. El barco no viraba hacia el viento para las recuperaciones por VL, los HARRIER se arrimaban a todo momento desde todas direcciones con respecto a la proa del buque, desde popa, por sobre la rampa, de babor o por la banda de estribor.

Este SEA HARRIER fue fotografiado, más tarde en campaña, posándose con carga aimétrica sobre la cubierta del HERMES. Un SIDEWINDER había sido disparado (la salida se realiza siempre simétricamente cargado), el consecuente desequilibrio lateral se encontraba bien dentro de las capacidades del sistema de control de reacción del SEA HARRIER.

En esta foto, al frente de la plataforma del HMS HERMES, muchas de las armas y municiones provistas para los SEA HARRIERS y HARRIER GR 3 durante las operaciones en las Falklands.

Delante de todo podemos ver las bombas de 1000 lb (450 kg) con espoleta a "golpe de aire", sucesivamente hacia arriba podemos ver bombas a racimo BL 755, los misiles guiados a infra rojo AIM 9 L SIDEWINDER y, bajo cubiertas, porta-cohetes de 2". Estos depósitos se acarrean en las unidades estandarizadas por la NATO de 14" con eyector liberador central doble gancho en cada una de las cinco estaciones para armas del HARRIER.

Están siendo realizados trabajos de mantenimiento a los SEA HARRI

ER estacionados en la pista. Tanto el HERMES como el INVINCIBLE mantuvieron, durante toda la campaña, sus cubiertas de vuelo como estacionamiento de aeronaves. No obstante el clima hostil al que se invitaba, no se presentaron problemas de mantenimiento inusuales ni notables defectos inducidos por la corrosión, al compararlos con las operaciones de rutina en tiempo de paz, cuando el mantenimiento interno del avión se realiza normalmente bajo cubierta, en el hangar.

La mayor parte del tiempo que la Fuerza de Tareas permaneció en el Atlántico Sur, el clima fué casi un segundo adversario. No fué sin una buena razón, que en el apogeo de los barcos a vela, a ésta parte sur del océano se la conocía como de los "Cuarenta Bramadores".

Las cubiertas de vuelo de los carriers se movían verticalmente, a veces hasta 30 pies y el clima producía un techo nuboso normal de 200 pies (60 m) y a veces, de 100 pies durante las operaciones aéreas. La visibilidad fué típicamente de 1/2 mn (1 km) y a veces menos. En una notable ocasión un HARRIER se posó sobre la cubierta del HERMES con una visibilidad horizontal de 50 m. El difundido truco de los carriers de arrojar Bengalas en la estela del barco fué utilizada en esta ocasión, pero fue la facilidad de los SEA HARRIERS para acercarse al barco por medio de su ayuda de aproximación interna y radar BLUE FOX, a parte de su velocidad de aproximación de pocas décimas de nudo lo que les proveía seguridad y éxito en los aterrizajes con mal tiempo.

Ningún avión naval convencional podría haber operado con adecuada seguridad en semejantes condiciones, reafirmando de este modo la creencia de que, el mayor aporte militar de los aviones V/STOL y STOVL es en la fase VL de la operación. En los HARRIER esta fase se realiza con mayor seguridad, más fácil y con mayor flexibilidad que en cualquier otra aeronave de combate.

El grupo aéreo de ala fija del HMS HERMES, formado por más de 20 aviones HARRIER, era mantenido por unos 140 marineros de mantenimiento de la RN, auxiliados por 20 suboficiales de la RAF. Este complemento de ingeniería se organizó en dos guardias que trabajaron en ciclos de 8 hs. de trabajo y 8 hs. de descanso durante semanas. Los hombres involucrados trabajaban el equivalente de 85 hs.semanales, la mayor parte del tiempo con un clima espantoso y el barco cerrado en pie de guerra, con marineros durmiendo en los pasillos y salas de máquinas.

Con el personal de servicio trabajando en estas desalentadoras y agotadoras circunstancias, el escuadrón Nº 800, siempre dispuesto de, por lo menos, 12 de los 14 aviones de dotación cada mañana y los mantenían eficientes todo el día operativo.

Aparte del mantenimiento de rutina, revisiones totales, reabastecimiento y actividades de rearmado y rectificación de defectos, hubo muchas ocasiones en que se debieron reparar HARRIERS con daños consecuentes de combates. La mayoría de estos aviones se repararon durante la noche y estaban disponibles en la cubierta de vuelo la mañana siguiente.

Después del "cese el fuego", cuando se pudo inspeccionar a las Falklands, se descubrió una impresionante cantidad de material de guerra. Había muchos cañones antiaéreos de calibres tales como 20, 35 y 40 mm, algunos servo-dirigidos y asistidos a radar. Fue evidente que, antes de que el Reino Unido estableciera la zona de exclusión alrededor de las Falklands, la provisión logística de las fuerzas de defensa argentinas fué bastante profusa. La mayoría de las reservas y emplazamientos se encontra

ron en derredor del área de Puerto Stanley, lo que permite deducir una falta de capacidad para reabastecer o distribuir el material a través de las islas.

Surgió que la mayor y quizás más intimidatoria amenaza para los HARRIERS GR 3 de la RAF que operaban en apoyo aéreo a bajo nivel, fueron los disparos de armas pequeñas por parte de las defensas de tierra.

Con varios miles de efectivos del Ejército en la isla, concentrados en las últimas etapas, después del desembarco en San Carlos, en una estrecha área alrededor de Puerto Stanley, una mal dirigida, pero peligrosa, barrera de fuego de cientos de armas manuales automáticas fueron colocadas alrededor de cada objetivo al que los HARRIERS fueron dirigidos.

Había también un número de baterías de misiles en las Falklands, la mayoría de los cuales parecía estar concentrada en el área de Puerto Stanley, cerca del Aeropuerto.

Esta fotografía muestra unos misiles superficie/aire TIGERCAT, provistos por el Reino Unido, pero también había un número de sistemas RO LAND SAM, provistos por Francia, así como misiles infra-rojos potátiles manuales como el BLOWPIPE del Reino Unido y los SAM 7 rusos. También se ven los misiles EXOCET con base terrestre.

La mayoría de estas armas pequeñas, cañones y misiles se localizó en las Falklands del Este, con la mayor concentración en el área de Puerto Stanley y su aeropuerto.

Estas defensas se trataban con el debido respeto al planear las operaciones aéreas y misiones sobre las Falklands del Este y, particularmente, aquellas dirigidas a los alrededores de Puerto Stanley frecuentemente resultaban en un desagradable recibimiento con el consecuente riesgo para los HARRIERS, a pesar del uso de tácticas y técnicas para minimizar la exposición.

La fotografía muestra las consecuencias del impacto de un proyectil de 20 mm en la aleta de un SEA HARRIER y los preparativos para un simple parche reparador. Prácticamente todos los HARRIERS GR 3 de la RAF fueron dañados como resultado de la exposición al fuego terrestre al operar en su especialidad, apoyo a baja altura de los efectivos terrestres del Reino Unido. Se pudo observar que la mayoría de los daños ocasionados fueron consecuencia de los ataques de múltiples pásadas de ataque.

Un avión HARRIER sobrevivió a un impacto directo en la sección trasera del sistema control de los ductos del reactor, pero aterrizó a salvo a bordo del HMS HERMES sin que el piloto note cualquier defecto en las cualidades de vuelo tanto en la aproximación como en el aterrizaje vertical, sin más daños que la pintura chamuscada en el fuselaje en las últimas etapas del VL como consecuencia de las pérdidas de aire caliente de los ductos.

Otro avión fue alcanzado en un importante cable eléctrico en el cono de la nariz, delante de la cabina, y este incidente particular demandó tres días de reparación. Por lo general, los HARRIERS dañados durante el ataque a áreas defendidas, se reparaban durante la noche, después que retornaban al barco, y estaban listos sobre cubierta en la mañana siguiente

Esta foto muestra una típica reparación de daños, ocasionados por armas pequeñas al tanque descartable de fibra de vidrio, por medio de

un simple parche atornillable.

En el transcurso de un particularmente agitado ataque a un blanco terrestre, un HARRIER GR 3 de la RAF, sufrió múltiples impactos, que lo condujeron a una rápida pérdida de combustible. No se presentó fuego, pero, en su ruta de vuelta a la nave, simplemente se quedó sin combustible, con pérdida de uno de los circuitos hidráulicos, pero volando en condiciones de servicio. Después de que se le parara el motor a 25.000 pies, el piloto se eyectó a 10.000 pies. A los pocos minutos de entrar en el agua, fue recogido por un helicóptero SEA KING y regresado a bordo del HERMES. El piloto salió ileso de su eyección y su inmersión en el mar y se le dió el resto del día libre como consuelo por su infortunio.

La fuerza inicial desplegada con la Fuerza de Tareas comprendía 20 SEA HARRIERS, 12 en el escuadrón Nº 800 a bordo del HMS HERMES y 8 aviones en el escuadrón Nº 801 embarcado en el HMS INVINCIBLE.

En mayo, alcanzó a la Fuerza de Tareas el primer grupo de refuerzo que consistía de 8 SEA HARRIERS y 6 HARRIER GR 3 de la RAF. Estos aviones volaron hasta isla Ascensión, desde el Reino Unido, usando reabastecimiento en vuelo. Luego, fueron embarcados en el portacontenedores de la Marina Mercante modificado ATLANTIC CONVEYOR, que se encontraba anclado fuera de puerto, mediante un corto salto VTO/VL. El barco navegó rumbo al sur para encontrarse con los portaviones en los 52º de latitud sur, donde los HARRIERS fueron transbordados, mediante otro corto salto VTO/VL, de la cubierta del ATLANTIC CONVEYOR a las cubiertas del INVINCIBLE y el HERMES.

Más adentrada la campaña, fué enviada al sur usando la misma ruta una segunda ola de refuerzo consistente en cuatro GR 3 adicionales, utilizando un segundo portacontenedores modificado, el CONTENDER BEZANT. Los HARRIER en esta nave transbordaron, mediante un corto salto VTO/VL, directamente de la cubierta de la nave a la base para ese tiempo establecida en SAN CARLOS.

A pesar de que a los pilotos de GR 3 de la RAF se les dió alguna experiencia, anterior a su asignación al sur, en la rampa "salto de ski" en la base de SEA HARRIER de la RN en YEOVILTON, SOMERSET, la primera vez que realizaron un despegue desde un barco fué su VTO desde el CONVEYOR o el BEZANT, y su primer VL en una cubierta "viva" fué el arribo desde el ferry a los portaviones en 52º Latitud Sur. No se experimentaron problemas de pilotaje.

Los últimos vuelos de refuerzo fueron hechos por HARRIERS GR 3 en dos tandas de dos pares cada una, larga travesía desde el Reino Unido hasta los portaviones en el Atlántico Sur, con una escala intermedia en la Isla Ascensión. Los aviones tanque VICTOR de la RAF jugaron un papel importante en todas éstas misiones de refuerzo de los SEA HARRIER y HARRIER GR 3.

Esta foto muestra al portacontenedores ATLANTIC CONVEYOR de la CUNARD, después de convertirlo en transporte de aeronaves. No había tiempo suficiente para dotarlo de toda la capacidad para operar con HARRIER, incluyendo la pista con rampa "Salto de Ski".

Como puede verse, las aeronaves, HARRIERS y helicópteros, permanecían estacionados en la cubierta principal, protegidos del agua por una pared de contenedores a cada lado de la cubierta. No tenían techo.

Las aeronaves aterrizaban verticalmente sobre la plataforma VTOL arreglada en la cubierta de proa justo detrás de la pantalla rompeolas y

del corto mastil de proa. Luego se las aseguraba entre las paredes de contenedores, después de una adecuada protección anticlimática y de amarrar los covertores en su lugar alrededor de cada aeroplano.

En ruta al sur, un SEA HARRIER se mantenía permanentemente en alerta sobre la plataforma VTOL anticipando cualquier contacto aéreo Argentino. Como el ATLANTIC CONVEYOR no estaba configurado ni equipado para una correcta operación con los HARRIERS, no se realizaron vuelos hasta que llegó la hora de transferir las aeronaves, mediante un corto salto VTO/VL a las cubiertas de los portaviones.

Además de los pilotos de los HARRIER, solo se embarcaron en el CONVEYOR, unos 10 ingenieros de mantenimiento de la RN y la RAF para los HARRIER.

Esta fotografía muestra a los primeros HARRIERS GR 3 de la RAF de refuerzo aterrizando verticalmente sobre la cubierta del HMS HERMES, en el Atlántico Sur, concluyendo su salto VTO/VL desde el CONVEYOR después de viajar 8.000 millas desde el Reino Unido.

Es notable el no haber encontrado absolutamente ningún problema en convertir a los pilotos HARRIER de la RAF, solo calificados y con experiencia en operaciones con base en tierra, para operar desde las cubiertas de los portaviones.

Después de que los pilotos de la RAF fueran embarcados en el HERMES se les proporcionaron dos cortas misiones de familiarización en sus GR 3, despegando desde la rampa de ski de la proa y recuperando por medio de un VL, antes de que se los considerara calificados para operar desde cubierta y fueran declarados operacionalmente listos.

Este HARRIER GR 3 fué el último avión de la RAF que arribara al HERMES de los cuatro que realizaron la travesía en sus propias alas desde el Reino Unido, vía Isla Ascensión hasta el Atlántico Sur.

Un avión de estos pares de refuerzo, llegó a bordo justo en un alerta de ataque aéreo con el barco en situación de combate. No son estas las circunstancias más tranquilizadoras para que un calificado piloto terrestre de la RAF aterrice por primera vez sobre la cubierta de un barco en alta mar.

La trompa para reabastecimineto en vuelo, visible en esta fotografía, puede ser retirada por dos hombres en menos de 30 minutos y así, el avión queda listo para su reabastecimiento y rearmamento operacional.

Los HARRIERS GR 3 de la RAF operaron bajo el comando y control del Almirante WOODWARD, Comandante de la Fuerza de Tareas, hasta que las fuerzas terrestres del Reino Unido hicieron tierra en las Falklands. Esta fotografía nos muestra tres aviones HARRIER GR 3 alineados en la pista del HERMES, cargados con tres bombas de 1000 lb (450 kg) cada uno, listos para una misión de apoyo aéreo y ataque terrestre sobre las islas. Más adelante en la campaña, después de que nuestras fuerzas terrestres y la Base de Operaciones Avanzada se establecieron en la costa, la Fuerza HARRIER de la RAF pasó a ser comandada por el Comandante de las Fuerzas Terrestres, y por lo tanto, a emplear sus técnicas y habilidades en la misma manera a la que están acostumbrados en sus más corrientes operaciones de la NATO.

Contrariamente a las afirmaciones publicadas que aseguraban que los aviones de combate de la Fuerza Aérea Argentina estaban operando en el

límite de su radio de acción, desde sus bases en el continente, este mapa muestra que la situación no estaba tan inclinada a favor de las operaciones aéreas del Reino Unido.

A pesar de que los aviones de la FAA volaban unas 400 mn (750 km) para alcanzar sus objetivos, muchos tenían el combustible suficiente como para hacer varias pasadas, aún a objetivos navales al sur de Puerto Stanley. Como los carriers se encontraban al este de las Falklands, los SEA HARRIERS y GR 3, llegando a la zona de operaciones desde el este, se encontraban casi con las mismas desventajas.

El mapa nos muestra algunos de los principales objetivos de los HARRIERS de la RAF, principalmente pistas de aterrizaje: Stanley, Goose Green, Pebble Island, etc, el triángulo representa la zona de defensa misilística alrededor de Puerto San Carlos, después de establecerse la primera cabeza de playa Los símbolos nos muestran los puntos típicos donde las patrullas aéreas de combate de SEA HARRIER permanecían orbitando, usualmente a media altura.

Todos los informes provenientes de la zona de combate confirmaban la persistencia, dedicación y valentía de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina. En su pico de actividad, luego del desembarco en San Carlos, la FAA lanzaba diariamente de 80 a 100 misiones contra las Falklands desde sus bases en el continente.

Poco después de establecerse la cabeza de playa en San Carlos, los Ingenieros Reales construyeron una Base de Operaciones Avanzada (Forward Operating Base -FOB-) en la costa norte de las aguas de San Carlos. Consistente en un empalletado de MEXE de 850 pies (250 m) con lugar para estacionamiento y espera en un extremo. Estaba provisto de capacidad de reabastecimiento proveniente de tanques BILLOW normales (usados por la RAF en Alemania para los HARRIER dispersados) colocados "a flote" en la orilla del agua, amarrados y conectados a una bomba portatil en la costa. Los HARRIER y helicópteros se recargaban en esta FOB por no más de 8 hombres, conducidos por un sargento de vuelo La FOB llegó a tener hasta 8 o 9 HARRIER al mismo tiempo y a través de la campaña se realizaron más de 150 recargas.

Fue la práctica de los Harriers, volando desde los portaaviones bien al este de las islas, para estacionarse sobre la tierra en CAP (Sea Harriers) o áreas detrás de las líneas de nuestras fuerzas terrestres (GR 3) hasta que bajara su nivel de combustible. Si la aeronave se encontraba aún en servicio y no había descargado su armamento, haría un aterrizaje vertical en la FOB y recargaría combustible. Los Sea Harriers se lanzaban de nuevo a patrullar, y después volvían al barco a recargar combustible en una segunda vuelta o después de combate.

Los GR 3, en tierra en la FOB, esperaban por un requerimiento por parte de las fuerzas de tierra. Al recibirla, la pareja, planeaba la misión desde sus cabinas, arrancaban y se lanzaban, para llegar al objetivo con el apoyo requerido en 20 a 25 minutos. Luego, los GR 3, regresaban a la nave para reabastecerse plenamente de combustible y armas.

Este tipo de despliegue, reafirmaba una de las principales cualidades operacionales del V/STOL: su habilidad para proveer una respuesta rápida a un requerimiento de apoyo aéreo sin la pérdida de recursos en que se incurre en las típicas misiones de "volar orbitando a la espera" de los aviones convencionales.

En una ocasión cuando un helicóptero había dañado la cinta de empalletado metálico de la FOB, los Harriers aterrizaban verticalmente en la plataforma de popa de las naves de asalto de la RN FEARLESS e INTREPID, cercanos a la Bahía San Carlos. Esto demuestra la facilidad de los V/STOL de reabaste-

cerse en la plataforma de popa de las naves en la avanzada de una Fuerza de Tareas, el equivalente marítimo de una base adelantada en tierra.

Esta fotografía distingue los roles y misiones de los Sea Harrier y los Harrier GR 3. Todas estas misiones son aquellas para las que las aeronaves fueron concebidas desde un principio.

El detalle de las operaciones muestra que las aeronaves y sus tripulaciones de aire y de tierra fueron plenamente capaces de sostener intensas operaciones por un período de semanas, con un ritmo mayor al doble de lo normalmente usado en tiempos de paz. Los HARRIER GR3, los SEA HARRIER y por supuesto los HARRIER AV-8A de la US Marine Corps, han demostrado a travez de los años su capacidad para operar intensamente en ejercicios. Pero nunca antes la familia HARRIER fue llamada a entregar un esfuerzo militar por tanto tiempo y ante condiciones naturales, tan hostiles y adversas. Fué notable la operabilidad de las aeronaves, especialmente teniendo en cuenta la rapidez con que se monto la operación y las 8.000 MN de la cadena de suministros.

Durante más de 1.000 misiones, en el escuadrón Nº 800, de más de 1 hora de duración en promedio, solo se presentaron dos casos de falla total del sistema (HUD) de instrumental. El m.t.b.f. del radar BLUE FOX del SEA HARRIER estuvo bastante más allá de las experiencias en operaciones en tiempo de paz con radares similares pero de generación mas temprana.

El lector deberá notar que los resultados asentados en ésta tabla son provisionales respecto a cifras y causas. La British Aerospace (revisiones normales y apreciaciones post-hostilidades), espera que, revisiones normales y apreciaciones post-hostilidades, alteren el detalle; de todas formas, es dificil que cambie significativamente el grueso de los totales.

La capacidad de los SEA HARRIER en el papel de caza defensivo está probado sin discución. Aunque varíen las cifras finales en los combates aire/aire de 27 o más de 31 aviones de la Fuerza Aérea Argentina destruidos, la relación de éxito sigue siendo de infinito a uno, ya que no se perdieron SEA HARRIERS en los combates aire/aire.

La mayoría de las bajas producidas por los SEA HARRIERS fueron contra aviones cazas a reacción de alta perfomance, volados con destreza y gran profecionalismo. La mayoría de los encuentros tuvieron lugar a baja altura, entre 50 y 500 pies (15 a 150 mts.) e implicaban maniobrar con un alto factor de carga a velocidades de 550 nudos (1.000 Km/h).

La mayoría de las bajas se ejecutaron con el SIDEWINDER AIM 9L que demostró un alto grado de efectividad, aproximadamente un 90%. Hubo, de todas maneras un número de bajas producidas por cañoneo, y de estas, no todas fueron logradas contra el objetivo más grande y lento.

Tan renonbrada fué la reputación de los cazas V/STOL de la RN en las Falklands, que los SEA HARRIERS pintados de gris oscuro del escuadrón Nº 801 del HMS INVINCIBLE éran llamados "La muerte negra" por los pilotos Argentinos sobrevivientes.

Sumando los aviones de la FAA destruidos por los SEA HARRIER en misiones de ataque a tierra, más de un 40% de las pérdidas de la FAA pueden atribuirce a los HARRIER. El total de las pérdidas argentinas alcanzan cerca del 50% de su "orden de batalla" al principiar las hostilidades, incluyendo las aeronaves operadas por la Marina Argentina.

Esta tabla muestra la otra cara de la moneda. Lo más destacable es que ningún SEA HARRIER o HARRIER GR 3 se perdió como consecuencia de un combate aéreo.

Las pérdidas debidas a acciones hostiles son exclusiva responsabilidad del poder de fuego de las defensas con base en tierra. La mayoría de ellas (un SEA HARRIER y dos HARRIER GR 3) fueron causadas por el fuego de armas livianas o de pequeño calibre. Un HARRIER se perdió a causa de un misil de guia infra roja lanzado de tierra y otro por causa de un SAM ROLAND.

La tabla confirma también que el clima en los "Cuarenta Bramadores" fué un adversario casi equivalente a las defensas Argentinas.

En tres de las cuatro pérdidas sufridas por los SEA HARRIER asignadas a causas ajenas a las hostilidades, el clima jugó un papel de significativa importancia. Los violentos movimientos de la cubierta del barco influyeron en gran medida en la pérdida de una aeronave al caer por el borde de la cubierta. Y los dos que, lanzados del HMS HERMES en las condiciones más espantosas de viento y visibilidad, virtualmente desaparecidos.

Comparados con los bien documentados niveles de pérdidas en misiones defensivas en Europa durante la Segunda Guerra Mundial, donde una pérdida sostenida de 4 a 5% era meramente soportable, y un nivel de pérdida en una sola misión del 8 al 10 % se consideraba un desastre, es, de alguna manera reconfortante el bajo nivel de pérdidas totales por misiones de bien por debajo del 1%.

Aún tomando solo a los HARRIER más expuestos a las defensas antiaéreas, los GR 3 de la RAF volando a bajo nivel en misiones de apoyo y ataque terrestre, la perdida de 3 aviones para un total de 150 misiones, provee un nivel de pérdida de un 2%, sin que muriera ningún piloto.

En todos los casos en que se sabe se intentó eyectarse (es necesario aclarar de esta manera por desconocerse las circunstancias de los dos HARRIER perdidos en la misma misión) los asientos eyectables MARTIN BAKER modelo 9 de los GR 3 y los modelo 10 de los SEA HARRIER, proporcionaron en record de 100% de efectividad.

En Julio, justo antes de que el HMS HERMES zarpara de las Falklands hacia el Norte, de regreso al Reino Unido despues del cese de las hostilidades, todos los HARRIER GR 3 de la RAF fueron desplegados a tierra. En este ambiente era poco el confort de que disponían las tripulaciones de aire y tierra. El clima era hostil, con bajas temperaturas y vientos fuertes. Se acomodaron en carpas. Grandes zonas del campo aéreo fueron minadas por las defensas Argentinas, los hombres debían circular a su propio riesgo sin que existiera ningún registro de la localización o el tipo de minas.

Había, de todas formas, un pequeño consuelo para las tripulaciones de la Fuerza Harrier de la RAF, cuando miraban cruzando la pista, y podían apreciar algunos de los frutos de sus operaciones en apoyo de nuestra recuperación de las islas Británicas Falkland.

Mientras que la campaña de las Falklands fué especial y en muchas maneras única, los resultados de esta aplicación operacional de los V/STOL no debe considerarse como singular y por lo tanto inadmisible en otras circunstancias. No fué un ejercicio sino una verdadera guerra con disparos, muertes y mutilaciones; muchas de estas circunstancias se reaplicarán en el futuro, en cierto grado.

No es correcto, de algún modo, aplicar a otras configuraciones V/STOL, STOVL o VOTOL, las concluciones que se extraen de la experiencia V/STOL de los HARRIERS. Se invita al lector a considerar por sí mismo cuántos puntos, de los que se publican en la tabla, podrían aplicarse a un trimotor VOTOL (unicamente despegue y aterrizaje vertical) YAKOVLEV 36 FORGER con su inherente comple-

jidad e inflexibilidad operacional.

Ya casi es vulgar afirmar que es obvio el punto de que el HARRIER era el único avión de combate que se podía desplegar con los recursos y naves existentes, y con el disponible acceso a aeropuertos amigos.

Pero sin los Sea Harrier no hubiera existido una Fuerza de Tareas. La operación "Corporate" confirmó la capacidad de los Harriers para operar con seguridad desde naves en alta mar o rudimentarias bases en tierra, por las razones ya expuestas en el gráfico. Una de las características más notables de la adaptación de los Harrier para operar en el Atlántico sur, fue la facilidad con que los pilotos de la RAF, absolutamente sin experiencia en operar desde una cubierta de vuelo en el mar, se adaptaron a este medio.

El éxito de los Sea Harrier en los combates aire-aire se debió, en gran medida, a su gran agilidad para el combate. La mayoría de los encuentros con aviones de la Fuerza Aérea Argentina se realizaron a gran velocidad (550 nudos - 1.000 Km/h) y a bajo nivel, entre 50 y 500 pies sobre el terreno o el mar. Esto involucraba a los combatientes en maniobras de muy alta G en un plano esencialmente horizontal. Es en estas condiciones en que el Harrier, con su motor turbofan Pegasus de gran confiabilidad y bajo consumo, sale a relucir. Esta reafirmación de la capacidad combativa parece haber sorprendido al mundo de escépticos e incrédulos. Las Fuerzas Armadas Argentinas se suman a la lista de Servicios que han cambiado sus fuertes prejuicios del Harrier.

Los beneficios que surgen de ésta extremadamente simple y efectiva forma V/STOL empleada por la combinación Pegasus/Harrier, se han reafirmado más que nunca en esta campaña de lucha intensa en las Falklands. El sistema de armas del Harrier probó ser capaz de gran confiabilidad y rápida maniobra y alta disponibilidad, estas cualidades actuaron como un multiplicador de fuerzas permitiendo extraer un nivel de operatividad sostenido, de una modesta Fuerza, por el transcurso de la campaña.

El lector deberá notar que ningún Harrier se perdió como consecuencia de impactos en el sistema V/STOL. Y, finalmente, que la naturaleza escencialmente simple utilizada en la construcción de las estructuras y sistemas del Harrier, permitían efectuar una rápida reparación de los daños ocasionados por los combates. Como notamos previamente, la mayoría de las reparaciones se efectuaron durante la noche, este factor, por lo tanto, también actuó como multiplicador de fuerzas del poder efectivo de la Fuerza V/STOL utilizada en la campaña de las Falklands.

Los hechos significativos de ésta operación fueron:

1) Se lanzaron 16 Harriers desde la cubierta del Hermes en 4 minutos.

2) Se recuperaron sobre cubierta 16 Harriers, por medio de aterrizaje vertival (VL) en 8 munutos.

3) Una vez a bordo, 14 de los 16 fueron declarados 100% disponibles.

En cierto sentido, estos simples hechos nos muestran, en gran medida, la contribución de los Harrier V/STOL a la campaña de las Falklands. También nos dicen mucho del profesionalismo y pericia puesta de manifiesto por los oficiales y hombres de la RN y la RAF que constituían la Fuerza Harrier del Reino Unido en "Los Cuarenta Rugientes".

EL USO ARGENTINO DEL PODER AEREO EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR DE 1982

Por: Gregory R. Copley - Editor en Jefe y Publicador
Publicaciones de Defensa y Asuntos Exteriores, Washington DC.

PREAMBULO: Desde que comenzó la guerra en abril de este año, el personal y los corresponsales de "Defensa y Asuntos Exteriores" tuvieron grandes inconvenientes en obtener información sobre las actividades de las dos partes principales del conflicto. Y particularmente después de que la guerra terminó. Tratamos de extremar información de fuentes oficiales o no oficiales de ambos lados del Atlántico en numerosas ocasiones. Con relación a Argentina esto fue más difícil que con el Reino Unido. Pese a esto encontramos algunas fuentes argentinas de buen nivel, deseosas de proveer información para el uso en esta Conferencia, bajo el acuerdo de que la identidad de la fuente fuese mantenida confidencial. Yo puedo decir, pese a esto, que las fuentes de información eran de primer nivel, y que tuve la oportunidad de ver documentación basada en parte de la información. Esto no quiere decir que toda la información fuera aceptada por nosotros como real. Pero nosotros hemos tratado donde fue posible de concentrarla con otras informaciones y fuentes, para presentar un panorama balanceado en algunos aspectos del uso del poder aéreo durante la guerra.

De acuerdo a mis fuentes, a los planificadores de la FAA les fue dada la oportunidad de evaluar su posición y compararlas con las fuerzas británicas únicamente después de que la flota británica fuera acondicionada para zarpar hacia el Atlántico sur. Hasta ese momento no había sido estudiada la utilización del poder aéreo para el fin de la retención de las islas. Sin más, esto da crédito al argumento que dice que la intención original de la Junta argentina era la de tomar las islas y luego dejarlas voluntariamente como una ocupación negociada, pero luego de tomarlas, ellos cambiaron las reglas del juego y decidieron quedarse. Pero cualquiera sea la razón que respalde al movimiento, el hecho es que la FAA solamente consideró el conflicto después que el Reino Unido aclaró que se movía militarmente.

La primera conclusión emitida por los planificadores de la FAA se refirió a que ellos no tenían forma de mantener la superioridad aérea sobre las islas en el caso de que fuera comenzado el conflicto.

El alcance estaba en contra de los argentinos, pese a que sabían que podían tener en situación de combate a 81 de sus 225 aviones. Esos aviones que comprendían menos del 50% de su fuerza total, eran el Mirage III, el Mirage V (Dagger), el A-4 y en menor medida los bombarderos Camberra. Esto es el complemento de la FAA y no incluye los aviones de combate de la armada de los cuales las fuentes de Defensa y Asuntos Exteriores listaron incluyendo 15 A-4Q, 8 MB 326 GB Macchi, una cantidad similar de MB 339 Macchi y aviones de apoyo, más por supuesto, 8 o alrededor de esa cantidad de Super Etendards, que estaban para pruebas críticas o límite.

De los aviones de la FAA, solo los A-4B y A-4C eran capaces de reaprovisionarse en vuelo con los únicos tanques disponibles, ambos Hércules KC-130. Pero pese a sus dos tanques esto les daba a los argentinos la capacidad

de realizar ataques desde cualquier dirección durante la guerra. El Super Edendard tenía una capacidad de reaprovisionamiento para condiciones críticas, pero menos flexible que la de los KC-130.

El Mirage III y V estaban extremadamente limitados por combustible, y pese a la utilización de tanques eyectables, tenían solamente alcance para una pasada sobre las islas.

Los Mirage tuvieron que renunciar al combate en casi todas las ocasiones debido al problema de autonomía. Para aceptar la proposición ellos tuvieron que lanzar sus tanques suplementarios y esto en oportunidades significó misiones abortadas. Varios pilotos eligieron utilizar todo su combustible en combate y luego eyectarse perdiendo la aeronave. Entiendo que al menos dos pilotos lo hicieron.

La FAA trató repetidamente durante el conflicto de obtener en el mercado mundial tanques adicionales eyectables, pero estuvieron imposibilitados de hacerlo. Y significativamente, este fue un item que la industria local no había estado produciendo. Esto reafirma la idea de que las fuerzas argentinas, probablemente, sino seguramente, no obtuvieron ningún reaprovisionamiento de armas o soporte de equipos, tal como pensaban obtener de las fuentes de recursos internacionales durante la guerra. Los tanques eyectables hubiesen sido las cosas más fáciles de ser provistas, por los israelitas, peruanos, y hasta por los sudafricanos, teniendo en cuenta los reportes de esos países hacerca de los envíos de material hacia Argentina.Pero los tanques eyectables no llegaron, lo que me hace sospechar que no han obtenido muchas otras armas de ningún mercado internacional.

Fuentes de la FAA indicaron que los Mirage tuvieron que venir relativamente con gran rectitud debido al combustible, a 19.000 pies, utilizando la información procedente de solamente un radar en la isla. Obviamente pese a lo bueno que probó ser el radar Westinghouse TPS-43, en la isla, para la FAA, todavía había grandes espacios vacios en alcance y cobertura, lo que limitó la capacidad de servir como un Centro de Información de Combate (CIC). También las fuerzas de avanzada mantenían silencio de radio hasta que comenzaba el combate. En contraste, las fuentes notificaron que las fuerzas británicas (esto significa los Harriers) tenían un número de barcos, que junto con la información aérea de los mismos Harriers actuaban como Centros de Información de Combate.

Aquella misma fuente notificó no muy puntualizadamente que sintió que gran parte de la flexibilidad británica se hubiese perdido si los EE.UU no la hubieran provisto de combustible a la flota durante el conflicto. El tener solamente dos aviones tanque significó que la FAA solamente pudiera sostener un número limitado de sorpresas o de aviones en combate, en cualquier momento.Y hasta se vieron forzados a reaprovisionarse a mayores altitudes que las deseadas, exponiendose a la detección de los radares británicos. Es interesante denotar que debido a daños producidos en algunos A-4 argentinos, muchos de estos aviones debieron ser reaprovisionados varias veces en su ruta de regreso. Más de 5 aviones han hecho esto, manteniendose enganchados a los KC-130. Virtualmente, todo el camino de regreso a la base, dado que todo el combustible de los depósitos era perdido. Fueron asi suministrando combustible directamente del tanque al motor, hasta la aproximación final.

Las fuentes relacionadas en la misión notaron que las cosas se complicaron considerablemente para la FAA cuando fueron instalados en la playa los misiles Rapier y Blowpipe SAM, en la Bahía se San Carlos. La densidad de la defensa aérea es esa cabeza de playa fue recordada por los pilotos argentinos como una cobertura casi completa, comparada con las primeras defensas, relativamente livianas.

Comentando sobre los Rapiers, Blowpipe y AIM-9L usados en la guerra, un piloto cazador me dijo: "Esos fueron las estrellas de la guerra", pero agregó que los pilotos argentinos ganaron un inmenso respeto por los Harriers que enfrentaron. "Nosotros lo recordamos como un avión magnífico", dijo el piloto.

Todas las fuentes consultadas acerca de los Sea Dart embarcados en los navíos británicos dijeron que no eran vistos como una amenaza preocupante, comparada con los Rapier y los Blowpipe de playa y los Sea Wolf de mar. Aquí puede haber un concepto erróneo por parte de Argentina, tal vez debido a que reponsabilizan al Sea Wolf de más daños de los que entiendo las fuentes de UK le acreditan. Entiendo que solamente dos naves en la zona de combate tenían Sea Wolf. Por lo tanto es posible que los argentinos creyeran que algunos de los destrozos de los Sea Dart fuere en realidad pertenecientes a los Sea Wolf.

Me fue comentada la considerable desinformación alrededor de la magnitud de los daños causados al campo de vuelo de Puerto Stanley. En realidad no se daño la pista, pese a los repetidos bombardeos realizados contra la misma por los Sea Harriers, los Harriers RAF y los Vulcan B2. Esto se refleja en el hecho de que la FAA continúo utilizando la pista a lo largo del conflicto. El último C-130 abandona la pista a las 3 PM del 14 de junio al tiempo que los británicos entraban a Stanley. Había un defecto cerca del final de la pista y otros daños menores que fueron rápidamente reparados. Tal como lo demuestran las fotografías aéreas, durante alguno de esos raids, hubo impactos sobre tiendas y casas precarias, que causaron algunos desaparecidos.

El comandante de la base en el campo aéreo, pintó algunos impactos simulados sobre la pista, y esparció algunas basuras alrededor de esas obras de arte. Su intención fue la de extender la creencia entre las fuerzas de la UK de que ellos no poscían capacidad de campo aéreo, cuando en realidad continuaban utilizándolo.

Una fuente dijo: "Nosotros no hemos tenido impactos importantes en la pista en los 45 días de combate. Todas las fuentes coincidieron en que esto se debió a las póbres técnicas de impacto empleadas en principio por los Sea Harriers de la RN, y despues por los Harriers de la RAF. Ellos entraban con descargas rápidas y bajas, que eran inadecuadas, o la ineficacia de los lanzamientos de bombas desde altura. Significativamente muchas de las submuniciones utilizadas en las bombas contra el campo aéreo no detonaron causando problemas para los británicos, como también las fallas de las bombas argentinas fueron un problema para los argentinos.

Los argentinos reportaron que cuando los Harriers de la RAF entraron allí, se los veía determinados en hacer en el campo aéreo el trabajo en que la RN había fallado, pero finalmente resultaron las mismas técnicas de descarga que la RN.

Mientras era criticado el despliegue de armamento y su subsecuente distribución y uso a través de las fuerzas terrestres (justificadamente a mi entender) la Fuerza Aérea Argentina puso en claro que no fue por falta de su esfuerzo.

Después del 1 de mayo la FAA puso en la isla 435 toneladas de carga y evacuó a 264 heridos. Después del 1 de mayo los C-130, incluyendo los KC-130 tanques, volaron hasta el final del conflicto un total de 2.000 hora. Con anterioridad a mayo, los Boeing 737 volaron un total de 300 horas en misiones a las islas.

Durante el período de pre-invasión, los barcos de la RN operaban próximos a la costa y usaban sus Vickers de artillería naval de 4,5 pulgadas para bombardear, causando destrucciones y bajas considerables. El Ejército Argentino respondió con morteros livianos de 105 mm., y luego la FAA voló con algunos morteros pesados de 155 mm. Esto causó un efecto sobre los barcos británicos, alejándolos de la costa y minimizando los daños de los bombardeos costeros, y esto puede haber salvado el campo aéreo de daños mayores.

Luego, durante este período, la armada desmontó uno de sus sistemas de Exocet MM38 de una fragata y la FAA lo trasladó a la isla. Y tal como tuvo amplia difusión, este fue usado en una oportunidad con efectos devastadores contra la fragata de guerra británica HMS Glamorgan, el 12 de junio. El MM38 no fue como muchos pensaron, una unidad motorizada.

La FAA y el Ejército operaron los cañones del sistema antiaéreo Oerlikon Buhrle de 35 mm. en conjunto con el sistema de control de fuego y detección de blancos Contraves Super Fledermaus. Estos son unos sistema excelentes y todas las fuentes coincidieron en que eran responsables de varias destrucciones de Harriers y helicópteros británicos.

Uno de esos radares de tiro fue tomado por un misil anti-radárico el cual los argentinos creyeron que era un US Shrike. La pregunta de los argentinos era porqué los británicos no usaban sus Martels. Dicho sea de paso el Ejército utilizó sobre la isla su sistema de cañones Rheinmetal de 20 mm.

Hay controversias considerables sobre las pérdidas sufridas por las fuerzas argentinas y mientras no podía obtener información de las pérdidas de la Marina y Ejército, obtuve las bajas en la Fuerza Aérea.

- 36 Oficiales muertos, incluyendo 3 por cada pérdida del C-130 y el Lear Jet.

- 14 Suboficiales muertos.

- 5 Soldados muertos.

Algunos fueron perdidos en accidentes por el tiempo. la FAA perdió un total de 34 aviones, entre Mirage y A-4, que representa el 41% de la fuerza empleada en el combate. La marina no perdió ningún Super Etendard, contrariamente a lo afirmado en los primeros reportes. Se había pensado que el Super Etendard que disparó el Exocet contra la Fragata HMS Sheffield agotó su combustible y cayó, pero luego las fuentes confirmaron que no era verdad.

El 1 de mayo se me informó que un Canberra sobrevoló la cubierta del Invencible o del Hermes y que un Sea Dart, errando por muy poco al cockpit, la aeronave que aparentemente fue tocada posteriormente, en una sección del ala exterior. De regreso, al ir aproximándose a su base, el Canberra comunicó por radio que "habían agarrado algo grande", pero en aproximación final con mal tiempo perdieron el control de la aeronave y se estrellaron sin sobrevivientes. Esta puede ser la razón por la que los argentinos creen que habían impactado en el HMS Hermes.

Esto realza el interrogante sobre el impacto del tiempo en las operaciones aéreas argentinas. En muchas ocasiones, las pobres condiciones del tiempo previnieron de la obtención y/o identificación de blancos. Sobre las islas, o en aproximación a las mismas, entre el 1 de mayo y el 14 de junio hubo 14 días en condiciones meteorológicas bajo mínimas, 6 días tuvieron condiciones marginales y 24 días fueron operables. Para el continente, tres días durante ese período fueron bajo mínimas, 2 marginales y 39 operables. El 22 de mayo, cuando la flota británica se aproximó a la Bahía San Carlos, las condiciones es

taban bajo mínimas, al igual que el 2, 3, 4, 5, 9, 10, 12 y 13 de ese mes. Los Argentinos estiman entre 12 y 14 los aviones y 12 los helicópteros británicos averiados.

Cuando los argentinos alcanzaron al carguero Atlantic Conveyor, estaban buscando a los transportes británicos. Los Super Etendard y sus escoltas dejaron el continente y volaron al norte de las islas y luego a las 110 millas al noroeste de las islas giraron hacia el sur, y eventualmente hicieron impacto en el Atlantic Conveyor 70 millas al noroeste de las islas.

Los aviones de la Marina y de la Fuerza Aérea también lanzaron un ataque sobre el Invencible durante junio, posterior al ataque al Altantic Conveyor. La fuerza de ataque, compuesta por un Super Etendard y 4 A-4C dejaron el continente y volaron al sur de las islas y mucho más al este de las mismas y de los tranportes de las fuerzas de ocupación. Entrando desde el este, tomaron un gran blanco y el Super Etendard lanzó su Exocet AM30 desde una distancia tal, que según explicó la fuente, este habria de tener muy poco combustible en el momento del impacto. El hecho de que ellos atacaran desde el este fue que consideraron importantes las defensas de los transportes, dispuestas en un arco en dirección oeste, dejando desprotegida sus espaldas en dirección este. Tan pronto como el Super Etendard lanzó su Exocet, volvió directamente a su base. Los otros dos A-4 de ambos extremos de la formación en "V" de cinco fueron alcanzados casi inmediatamente, por lo cual las fuentes de la FAA pensaron que fueron misiles Sea Wolf y no Sea Dart. Los otros dos pilotos de los dos restantes A-4C dijeron que vieron humear al portaviones considerablemente luego del impacto del Exocet. Luego un A-4C voló sobre el Invencible y lo identificó y se dijo que descargó 3 bombas de 1.500 lbs. sobre la planchada. El humo se incrementó. El otro A-4 realizó una pasada pero no pudo ver el blanco, excepto por su chimenea debido al humo. Ambos A-4 volvieron inmediatamente a casa, debiendo realizar dos reabastecimientos en vuelo para llegar a la base.

La localización del Invencible fue deducida por medio radar, a través del radar TPS-43 de la FAA instalado en la isla. Luego de un período de días, estos detectaron las direcciones de los senderos de vuelo de retorno de los Harriers, luego de haber hecho sus pasajes sobre las islas.

Luego por deducción, confirmaron el arco dentro del cual podían estar los portaviones. Presumiblemente también lo determinaron a partir del cálculo de tiempo que los Harriers se mantenían sobre el objetivo, cuando tendrían que volar de vuelta a su portaviones. En toda oportunidad, el impacto se produjo 70 millas al este de las islas.

En repetidas oportunidades pregunté cual había sido la información pasada a las fuerzas argentinas por parte de los soviéticos y los cubanos, especialmente teniendo en cuenta el reconocimiento satelitario sobre la zona de combate, hasta con anterioridad a la guerra. Se me contestó enfáticamente y de mal modo, que los soviéticos no proveían ninguna información de inteligencia, pero muchas fuentes creyeron que los soviéticos estaban haciendo oir, como que en realidad lo hacían, proveyendo asistencia e incluso inteligencia. Una fuente mayor me dijo: "Nosotros recién terminamos de luchar con los comunistas. No tenemos nada con ellos".

La FAA planificó 505 combates, con ataques desde el continente, durante 45 días de combate. De ellos 445 fueron volados, de los cuales 302 llegaron a su objetivo. Se volaron 2.782 horas en misiones de combate. Las misiones de búsqueda y reconocimiento, incluyendo diversos tipos, totalizaron 466 vuelos.

Los argentinos dicen que fueron hundidos 6 barcos, 10 dañados y otros 7 probablemente dañados. La única diferencia con los británicos se registra en referencia a los 7 barcos dañados.

Se notó repetidamente durante el conflicto que las bombas argentinas no detonaban, hecho que los observadores culparon tanto al hecho de que estuvieran vencidas o que el detonador no estuviera preparado para un lanzamiento tan corto, o que fueran bombas con tiro reglado a tierra, los cuales necesitan blancos más duros.

Los pilotos argentinos dijeron estar prevenidos acerca de que algunas de sus bombas no explotarían. Pero puntualizaron que finalmente sus armeros estarían en condiciones de resolver los problemas más avanzada la guerra, para el momento en que las barcazas de desembarco británicas Sir Galahad y Sir Tristram estaban comenzando su asalto el 8 de junio en Bluff Cove, siendo seriamente tocadas, de donde resultados las mayores bajas británicas de la guerra. Todas esas bombas resultaron efectivas. De acuerdo con un piloto hasta una de las bombas fue tirada tan rápida y tan baja que se deslizó sobre el agua hasta la playa; hizo impacto en un depósito de municiones sobre la costa, causando una gran explosión pese a lo cual dijo, se perdieron dos vidas.

Algunas de las otras observaciones hechas por los argentinos incluían el hecho de la creencia por parte de ellos de que los Sea Harriers de la RN en principio utilizados en el conflicto, no utilizaban los Didewinders AIM-9L y en lugar de estos unos más antiguos de menor capacidad. Estos eran inefectivos y de fácil destrucción. Dijeron que un poco más tarde comenzaron a utilizar los AIM-9L contra ellos, admitiendo que produjeron efectos devastadores. Nosotros en "Defensa y Asuntos Exteriores" observamos desde un principio los Sea Harriers en el Hermes tenían AIM-9L, en lugar del viejo modelo. La pregunta que resulta es si estos misiles fueron reemplazados por otros más viejo en el momento del conflicto, o si existieron factores que en principio causaron un bajo rango de destrucción.

Otra observación fue que cuando los A-4 realizaron un ataque a un barco británico, donde las defensas de las cubiertas aparecieron ciegas por un par de segundos, después de que la primer aeronave realizaó una pasada rasante. El segundo avión en la oleada quedaba por lo tanto posibilitado de hacer la entrada sin ninguna oposición real. Ellos notaron que los cañones de 30 mm. probaron su valor en las incursiones anti-buque y que los barcos se veían con un recibimiento muy poco resistente al cañoneo de 30 mm.

Ellos también notaron que el Reino Unido había comprado durante la guerra dos barcos para reparar navíos, incluyendo el llamado "Insurgent" y que estos siguen en las Islas Georgias del Sur, aparentemente reparando algunos barcos de la RN.

En una conversación que sotuve con oficiales de la FAA sentí que en ellos había un fuerte sentido de balance y una preparación para admitir por su lado las bajas. Ellos no comentaban sobre las acciones y capacidades de otros servicios, pero mi impresión es que ellos sienten que se han probado a sí mismos como Fuerza Aérea. Creo que eso lo tienen tan en mente, como el hecho, de que me recordaron que sabían positivamente que durante la guerra el Reino Unido tuvo el apoyo físico y táctico de los EE.UU. y otras naciones europeas, cuando a la FAA se le negó durante algunos años la modernización.

Noté que los británicos se veían complacidos de haber obtenido el radar TPS-43 habiéndolo capturado luego de terminada la guerra y comentaron que no podría haber seguido trabajando debido a la forma que lo habían saboteado. Según yo entendía éste seguía funcionando y contestaron que los británicos deben haber decidido con buen criterio desmontarlo antes de utilizarlos, ya que al tratar de encenderlo, esto hubiese causado la destrucción de los circuitos.

Este reporte es tan imcompleto como todas las novedades de la guerra en este estado. Pese a ello provee una perspectiva muy diferente a toda la masa de información obtenida hasta la fecha.

DEFENSA AEREA EN Y ALREDEDOR DE LAS FALKLANDS EN 1982

Por: El Mayor General Ken PERKINS, CB, DFC, Asesor Militar del Grupo Dynamics de la British Aerospace.

Yo dudo que las recientes operaciones en y alrededor de las Falkland han producido alguna completa y nueva lección, pero éstas deben habernos hecho recordar algunas antiguas, que estaban aparentemente en peligro de ser olvidadas, al menos en el Reino Unido, desde la última guerra a la que marchamos. Y esto no fue por que los oficiales del servicio las hayan olvidado, si no por las restricciones financieras y las distintas posiciones políticas que produjeron fuerzas que fueran pensadas para otra situación. En otras palabras, fuerzas que fueron designadas para la batalla de la OTAN en el Atlántico Norte y que se encontraron en una operación nacional en muy distintas circunstancias.

Las Falklands proveyeron la primera oportunidad en el medio marítimo para el uso de misiles de variada naturaleza y es aquí que las viejas lecciones son vistas bajo una nueva luz y en este aspecto debo vivir hoy y mañana, con la intención de centrar la efectividad de variados sistemas en la búsqueda de lecciones pictóricas y de proyección de futuro. Pero, para ello, primero hare un raconto de lo ocurrido.

Los principios estratégicos concernientes a la naturaleza complementaria de tierra, mar y poder aéreo fueron ilustrados vividamente durante la II Guerra Mundial y sin duda yo seriamente digo que estos han cambiado. No obstante en 1967, cuando los misiles de construcción soviética Styx, hundieron al destructor israelí, y en 1973 cuando la Fuerza Aérea Israelí se encontró con la combinación de SA6 y Zsu 23-4, la tecnología misilística comenzó a chocar contra los principios tácticos.

Estos eventos causaron que muchos de nosotros pensaran nuevamente sobre el significado de ganar superioridad aérea. Operaciones contra-aire como una forma de establecer supremacía con la eliminación del enemigo en su base, parece ser una tarea dura y azarosa; una sombrilla provista por la propia fuerza parece ser la mejor opción. Pero la defensa y ataque en este área ya estaba dentro de un juego cambiante y esto continúa: prueba de esto es lo contradictorio de la evidencia entre las Falklands y el vale de Bekaa en el Líbano.

Con estas contradicciones como nosotros vamos a hacer una sensible valoración de las Falklands y dibujar una conclusión, en la que tengamos confianza? El primer punto que tenemos de denotar es si deseamos entender lo ocurrido, debemos pensar más en nuestro propio juicio que puros análisis estadísticos, debido a que la guerra es más un arte que una ciencia. Es una confusión en la que la calidad innata de los hombres y equipos es sólo un factor entre los muchos que determinan el resultado final. Estos factores son raramente capaces de precisar la cantidad y el número de batallas, incluyendo Waterloo, con los que una computadora podría establecer un resultado correcto. El vencedor es usualmente el que menos errores comete.

Este amplio juicio toma en consideración, que la defensa aérea se acreditó el 60% de los aviones retadores. Ningún enemigo puede continuar por mucho tiempo estas bajas. No obstante que los ataques fueron presentados con un extraordinario valor y considerable pericia y se acreditaron un número de barcos, los blancos de alto valor como los transportes de aviones y los que llevaban tropas quedaron sin ser alcanzados, aún cuando se acercaban a las costas.

La naturaleza de los ataques a cada momento determinó que sistema era activo en ese instante, cuando todos los sistemas son vistos dentro de un esquema general, en el que todos ellos jugaron un papel vital.

Cualquier valorización sobre el resultado del armamento necesita ser tomado a la luz de las circunstancias particulares, parte de ésta es la cantidad y calidad de la oposición. Déjenme recordarles la amenaza Argentina a la Fuerza de Tareas del Reino Unido. Por lejos el elemento más poderoso opuesto a ésta fue la Fuerza Aérea. Este es el inventario de los aviones ofensivos. Nosotros debemos tomar en particular varios importante factores:

a) Los Skyhawks y ambos tipos de Mirage, todos con una carga de 2.000 lbs. de bombas, pero con muy poco combustible una vez arribados a las Falkland pero tal vez este no fue un factor vital para la derrota y la fácil identificación. Los transporta aeronaves pueden, y lo hicieron, moverse fuera de los radios operacionales de los Skyhawks y Mirage manteniéndose al este de las Falklands no obstante esto colocaba a los Harriers en alguna desventaja.

b) Los Pucaras fueron basados en las Falklands y en dicho emplazamiento estos representaban una omnimosa amenaza.

c) Los Cinco Super Etendard, quienes portaron los misiles Exocet, tenían un radio de sólo 375 millas y por ende tenían que ser reabastecidos en vuelo para entrar en batalla.

d) La Fuerza Aérea Argentina tenía sólo dos KC-130 capaces de reabastecer en vuelo y estos eran apenas suficientes para abastecer los Super Etendard, por ello no podía haber demasiada flexibilidad táctica para las restantes fuerzas atacantes.

e) Los Canberras, en la otra mano, pueden transportar una carga de 8.000 lbs de bombas e incluyen facilmente en su radio de acción a las Falklands, no obstante esto, jugara un papel pequeño y volveré a este punto luego.

f) Una considerable amenaza fueron los aviones del portaaviones 25 de Mayo. Esta amenaza fue contenida por los submarinos de la Royal Navy que demostraron su potencial hundiendo al Gral. Belgrano cuando éste amenazó a la Fuerza de Tareas.

La visión postrera junto con la clara victoria de la defensa aérea, parece demostrar que la carta de triunfo fue jugada contra la Fuerza Aérea Argentina. No parecía así en esos momentos en que la geografía y el número de aviones estaba en favor de Argentina. La defensa aérea de Gran Bretaña, que demostró ser tan exitosa consistía en sistemas complementarios: Sea Harrier y Sea Dart para largs distancias, Sea Wolf y Rapier para cortas. El Sea Cat también jugó una parte significante. Los Sistemas de autodefensa incluían al Blowpipe y armas de varios calibres. Todos los sistemas trabajaron sin Alerta Temprana.

No hubo disponibilidad de aeronaves de Alerta Temprana. La estrategia de defensa británica resultó del uso de la Royal Navy para operar en una guerra en el medio de la OTAN; alguién más seria quien proveria la Alerta Temprana. No fue una mala apreciación de principios, sino una estrategia política. Por supuesto, la RAF tenía sus Nimrod de Alerta Temprana disponibles, con capacidad de reabastecerse en vuelo, y podrían haberse instalado en Ascención y así cubrir el requerimiento. Pero, no estuvieron inmediatamente disponibles y la Royal Navy tuvo que apoyarse en sus radares embarcados, que tienen un limitado valor como Alerta Temprana. Los principales radares de los dos portaaviones, Invincible y Her-

mes, navegando la mayor parte del tiempo a pocos cientos de millas al este de las Falklands, podrian proveer una limitada cobertura contra los argentinos. (El círculo grande en el mapa muestra la cobertura del radar en altura, mientras que el pequeño significa a bajo nivel. Se puede observar que la cobertura es empequeñecida por la vastedad del océano. Explica también la imposibilidad de asegurar el 100% del bloqueo de las islas). Fue, por ende, necesario emplazar a los barcos como piquetes de radar más cerca de las Falklands para ganar alerta de avanzada a los principales elementos de la Fuerza de Tareas del acercamiento de aviones enemigos. Estos barcos estaban bajo riesgo considerable y ustedes recordarán los nombres de Sheffield y Conventry, que fueron perdidos mientras desarollaban dichas tareas.

Cambiando de tema hacia la defensa aérea actual. No onstante mi deseo es cubrir el elemento misil, y un dicertante anterior ha hablado sobre el poder aéreo, yo daré un resumen sobre la operación de defensa aérea Harrier, la que sin la defensa misilística es mucho menos comprehensible. Los 20 Harrier, armados con misilies Sidewinder AIM9L, quienes navegaron con la flota en mediados de abril proveyeron los primeros cimientos de la defensa aérea. Subsiguientemente ocho refuerzos de Sea Harrier y 14 Harrier GR3 de la RAF arrivaron, los últimos liberaron a los Sea Harrier del ataque a objetivos terrestres para dejarlos en su función de defensa aérea, estos se totalizaron en 42 aviones. Los GR3 fueron prontamente dotados con Sidewinder para darles capacidad aire-aire. El Harrier, como es ahora bien conocido, dío buenas pruebas de su capacidad. Es sabido que derribó 27 aviones, algo así como el 40% del total de los derribos. Unos 75 aviones fueron confirmados sus derribos, y también se sabe que otros aviones fueron dañados no llegaron a sus bases. Uno ó dos fueron vistos chocar cuando trataban de evadir los Harriers y los misiles de la defensa aérea.

El otro pilar de la defensa aérea fue el Sea Dart, un misil de largo alcance barco-barco y barco-aire. Es un misil supersónico de guía semi-activa. (Un radar de rastreo ilumina el blanco para que el misil lo siga).

Los Argentinos también poseen el Sea Dart y conociendo sus características, estaban muy precavidos debido a su letalidad. Por lo menos ocho aparatos fueron lo sufucientemente tontos como para entrar en la zona de fuego y por lo tanto fueron derribados, pero otros evitaron en todo lo posible y esta área fue una medida significante de seguridad por su éxito. Muchos de los Sea Dart fueron muy efectivos en grandes altitudes, forzando al enemigo a volar a niveles donde el Sea Harrier podía pelear con ventaja en la lucha aire-aire. Los Canberras tienen como uds. saben las piernas suficientes como para llegar y las bombas necesarias como para hacer una contribución significante, los Sea Dart los previnieron. Los aviones de vigilancia argentinos se mantuvieron bien alejados y por ello no les era posible dar información esencial que los aviones necesitan para planear ataques a los blancos principales, como los transportes de tropas y de aviones. Los aviones atacantes fueron forzados por los Sea Dart a volar dentro de circunstancias que de otro modo hubieran eludido, tráyendolos a zonas letales de otras armas y situaciones que les causaron problemas con el retardo de las espoletas de sus bombas, por ello muchas no tuvieron el suficiente tiempo para explotar en el blanco alcanzado.

La experiencia de las Falklands dejará sin duda algunas mejoras en el futuro, estos sistemas altamente efectivos, opciones que ahora estan siendo estudiadas detalladamente por la British Aerospace. Estas incluyen sistemas ultralivianos o que su contenedor sea portable en un helicóptero Chinook y un sistema basado en tierra equivalente al conocido como "Guardian".

En conclusión el Sea Dart, fue el más exitoso y la parte más significante de la defensa disuasiva para el enemigo, hasta cuando estaba en silencio.

El unico punto moderno de la defensa aérea de la flota fue el Sea Wolf. Este no ha estado largo tiempo en servicio y desafortunadamente sólo dos barcos que navegaron con la Fuerza de Tareas estaban equipados con él. Este sistema es totalmente automático, diseñado originalmente con los misiles soviéticos y el Atlantico Norte en mente. Tiene una precisión mortal y en las pruebas alcanzó a un proyectil de 4.5" en vuelo. Fue más exitoso aún y en la primera acasión que fue usado en acción se acreditó tres de los cuatro aviones que atacaron en una sola oleada. En suma, por lo menos seis aviones fueron derrivados y luego de los primeros días, los pilotos argentinos, teniendo oportunidad, iban en pos de otros blancos y eludían a los barcos armados con el Sea Wolf. El misil Exocet no fue lanzado contra ninguno de los dos barcos equipados con Sea Wolf.

Las circunstancias particulares proveyeron un reto técnico; el Sea Wolf fue diseñado contra misiles soviéticos más que contra exocet. No obstante se encontró que este problema puede ser solucionado con cambios menores y estos fueron virtualmente llevados a cabo inmediante en pruebas en el Reino Unido, demostrando la flexibilidad del sistema y su abilidad de mantenerse al tanto dentro de un medio cambiante.

El Sea Wolf está siendo actualmente desarrollado para colocarce a la altura de las circunstancias dadas por las crecientes amenazas al tanto, antes de las Falklands, que un ataque concentrado de misiles pueden saturar las defensas y que el crecimiento de la amenaza ha creado la necesidad de aumentar las rampas de lanzamiento y la secuencia de fuego sostenido. POr lo tanto no estamos adentrando en la era del Sea Wolf con resistencia mejoradas a las contramedidas electrónicas, canales múltiples, guías autónoma y ofreciendo la configuración de lanzamiento vertical del misil. La última tiene muchas ventajas, pero una de ellas es su practicidad de colocación del sistema en navios pequeños o grandes. También puede ser facilmente colocado dentro de contenedores para el armado rápido de barcos de apoyo. No obstante de ser costoso y difícil de convertir el sistema para uso terrestre y marítimo y viceversa, el Sea Wolf ha probado ser efectivo como sistema antimisil y es por lo tanto, potencialmente efectivo como sistema de defensa puntual terrestre, donde instalaciones vitales como radares, que a pesar de las defensas antiaereas, son vulnerables a los ataques de misiles anti-radáricos.

Yo sé que existe un gran interés en la comparación de las ventas de misiles que tienen aeronaves derribadas, pero yo enfatizo que estas estadísticas no tienen mayor sentido si se las toma fuera de contexto y yo sugeriría que la prueba de fuego del armamento en batalla, es el daño infligido. Si la defensa ha derribado dos de cada tres aeronaves, un ataque sostenido se transforma en imposible. Habrá, como siempre, razones técnicas validas para examinar el radio mortal del misil en cuanto al avión, a menos que una buena cantidad de información de apoyo sea disponible, sino las concluciones a que se pueden arribar serán equivocadas. Es necesario saber que aeronave estuvo comprometido en la acción por más de un sistema y esta información no es posible disponer. Es suficiente denotar que ninguno de los dos barcos armados con Sea Wolf fueron hundidos. Como dije anteriormente, parece ser que los pilotos argentinos, de tener otro blanco iban por éste. El Sea Wolf es claramente necesario como parte escencial del inventario de una Armada. Por cierto la Royal Navy incrementará sus pedidos como resultado de la experiencia de las Falklands.

El Rapier fue el tercer misil de la B.Ae. de superficie-aire que participó del severo test de la guerra. Es un sistema altamente móbil capaz de operar el fuego totalmente ciego cuando es automáticamente dirijido por radar o puede ser operado visualmente, cuando se usa el radar de seguimiento. Es un misil que estalla cuando choca con el blanco, en otras palabras explota dentro de este y destruirá cualquier aeronave, a diferencia de algunos misiles que explotan por su espoleta de proximidad que puede llegar a ser inefectivo contra la coraza de los aviones modernos.

La partida de las baterías Rapier para las operaciones se recibió en las barracas de almacenamiento en el Reino Unido con sólo dos horas de anticipación y estaban listas para partir en la salida de Pascua. Luego tuvieron menos de 48 hs. para prepararse para la guerra antes de ser embarcados. Ustedes pueden imaginarse la escena, tropas y equipos embarcándose con premura sin ensayo previo. Equipos designados originalmente para ser transportados bajo condiciones diferentes, pero no en la movediza bodega de un barco de asalto. Los equipos estaban empacados tan ajustadamente que no podían ser tomados durante la travesía. El personal necesario se dividío entre varios barcos. Luego de esta aventura naútica que duró unas ocho semanas, fueron llevados a la costa sin ninguna ceremonia en anfibios de desembarco. Se eligío llevar a costa los equipos necesarios para su uso óptico. Entonces, se fueron a la costa balanceándose en helicópteros y sin oportunidad de sacudirse el polvo, los Rapier y sus operadores y la guerra por primera vez fueron puestos a prueba. Y qué prueba. Está involucró horas de espera con la inmediata probabilidad de uso y en condiciones espantosas, una prueba en sí misma de operabilidad, y entonces cuando el tiempo mejoraba, negociar la supervivencia con oleadas de aviones que a 400 nudos cruzaban el terreno y debido a éste su visión era intermitente. Nosotros no conocemos otro sistema existente basado en tierra que pudiera haber estado a la altura de las circunstancias; el terreno y el nivel extremadamente bajo de los acercamientos de los aviones atacantes hubieran derrotado sistemas dependientes de radares o que no hubieran podido hacer fuego de las alturas a la planicie debido a las espoletas de proximidad que se hubieran abatido sobre nuestras tropas o barcos, a tan escaza altura se movían la mayoría de los blancos. Y dentro de la confusión donde hubieron amplios y conflictivos reclamos sobre los derribos, algo así como 20. Trece fueron confirmados sin duda alguna. Déjenme repetir el reporte del Comandante de Batería: " Nuestro total final de doce aviones "cocinados" a pesar de las dificultades del terreno donde estábamos y el tipo de ataque muy inusual llevado a cabo por los pilotos argentinos."

" Los anchos valles con forma de U significaban problemas por sus ángulos de depresión para nuestros puestos (sin mencionar la niebla y las nubes bajas) mientras los fondos de los valles nos limitaban severamente en arcos y coberturas. Rápidos jets volando a 50 pies y alcanzando velocidades de 500 nudos y más eran muy difíciles de localizar, a esto hay que sumarle los frecuentes obscurecimientos entre las depresiones del terreno, sistemas múltiples de armas disparando en trayectorias rasantes y la mayoría de los blancos se visualizaban a distancias de tres kilómetros o menos y esto es algo que no se estaba preparado ni películas de entrenamientos, ni en el campo de práctica. Nuevas técnicas fueron desarrolladas mientras los misiles eran disparados y una vez recogida la cosecha atacante eran puestos para dar caza a los aviones que se retiraban".

Tomando unos pocos segundos para considerar la situación. Era sorprendente que en una operación que involucraba tierra, mar y aire, los equipos a veces estaban erroneamente dirigidos (desplegados). Una vez en acción había un mantenimiento y reabastecimiento llevado a cabo con el mínimos de apoyo de los helicópteros y en condiciones simplemente espantosas. La acción en apoyo de la flota era a distancia extrema con objetivos que usualmente se desaparecían de los blancos, y en ocasiones el operador debía desviar el misil por miedo a alcanzar a los de su propio lado. Por supuesto el Rapier no fue diseñado para operar en apoyo de la flota, lo más es que opere en lugares muy pequeños en tierra, pero lo inesperado es el lugar común en la guerra y los equipos necesitan ser versátiles para sobrepasar las dificultades resultantes. El Rapier es exatamente eso.

Los Rapier eran movidos constantemente con sus reabastecimientos mediante helicópteros y siempre eran pocos. Algunas de las dificultades del despliegue de los Rapier eran superadas por éste, que siendo de fácil desplazamiento se sobreponía de la atroz marcha. El próximo año cuando sea operacional, la fuerza balanceará la posibilidad de encontrar un punto medio para encontrar todas las emergencias en una mezcla de Rapier helitransportado y de transporte terreno.

Haciendo un sumario de los resultados del Rapier. Las operaciones terrestres vencieron al valiente esfuerzo y pericia de la Fuerza Aérea Argentina, en quien el Rapier infligió grandes heridas. ¿Que otro sistema terrestre puede hacer un reclamo de esta naturaleza?

Hubo otros sistemas de defensa antiaérea que tuvieron un papel menor, pero importante. El Sea Cat que estaba desplegado ampliamente entre los barcos de la Fuerza de Tareas. No obstante es un sistema que está cayendo en desuso y así y todo derribó seis aviones. Ametralladoras y otras armas livianas se acreditaron otros derribos y el Blowpipe vio por primera vez exitosamente la acción. El resultado más bajo vino por parte del cañón de 4,5" que se encontraba casi en todos los barcos de la flota y solamente derribó un avión - es evidente la ventaja de la defensa antiaérea misilística sobre las armas.

Una de las pocas palabras sobre la defensa antiaérea argentina quien jugó un papel importante en sus planes para contrarrestar a los ataques de los Harriers con bombas, cohetes y cañones con considerable efecto y misiones de reconocimiento diurno y nocturno. Los argentinos tenían radares modernos que les proveían buena alerta temprana. Para la defensa antiaérea local ellos desplegaron una selección de misiles superficie-aire que incluían Roland, Tigercat y Blowpipe, como así también un gran número de armas de 20 y 35 mm. Oerlikon Rheinmetall. Era basicamente una defensa compuesta por estas armas, los resultados los reflejan: cinco Harrier derribados, nosotros creemos que cuatro por armas y uno por misil. Los fabricantes de Roland claman siete derribos. Posiblemente siete misiles se activaron por sus espoletas de proximidad, pero si siete aviones fueron derribados no fueron nuestros. Los argentinos no anunciaron ningún derribo a causa de los Roland. El resultado de las defensas antiaéreas argentinas debió ser desepcionante para ellos. Sobre unas 500 salidas sólo cinco Harriers cayeron o sea un 1 %. Los cañones de 30 mm. no fueron ningún suceso, y los SAM-Roland, con mucho tiempo para prepararse para la batalla, erraron su oportunidad.

¿Que lecciones debemos nosotros recordar? La relativa importancia de las conclusiones a que nosotros arribemos variarán entre las FFAA, dependiendo de las amenazas, el presente arsenal y doctrinas. Yo dudo que algunas de las lecciones sean nuevas, no obstante como ya dije con anterioridad son vista bajo una nueva luz. Ciertamente, algunas conclusiones tienen que tener aplicaciones universales..

La lección más obvia que se demostró fue la necesidad del apoyo de la defensa antiaérea en profundidad. Las distintas FFAA adoptaron diferentes soluciones, pero el requerimiento escencial es que las defensas antiaéreas cuenten con alerta temprana y estén compuestas por sistemas de armas que cubran todas las alturas y distancias. Los aviones de defensa aérea deben tener armamentos que les permitan ver hacia abajo y disparar hacia abajo. Teniendo el Sky flash, misil que mira y dispara hacia abajo, declarado totalmente operacional en la OTAN, en los Harrier aún menos Mirages y Skyhqwks hubieran vuelto a sus bases.

Los sistemas de armamentos disponibles deben dar a los comandantes la flexibilidad de ejercitarse estratégica y tácticamente. Estos requerimientos deben reflejarse tanto en los diseños iniciales del armamento como los envíos subsiguientes a nivel industrial. En la última etapa de esta campaña se demostró claramente la necesidad de modificar sistemas y acomodarlos rápidamente a la luz de la experiencia operacional. El incremento de la guerra electrónica le otorgan al apoyo industrial un incremento de importancia.

La necesidad de una correcta integración de sistemas de armas y barcos fue subrayada. Existe también la necesidad de crear una autoridad única desde la primera etapa hasta su puesta en servicio con los ajustes y cambios necesarios dadas las circunstancias.

Navíos de pequeña envergadura son importantes elementos de las operaciones navales y una efectiva defensa contra estos es escencial.

Los satélites no eran parte de la actual defensa aérea pero sin duda son importantísimos en el comando y control de dichas operaciones.

Las Falklands nos recuerdan que la talla de los hombres es al menos tan importante como la calidad de sus armas. El corolario de esto, es que los mejores hombres merecen los mejores equipos.

Los misiles son más efectivos que las armas de fuego. Puede haber ciertos casos para estas, pero la defensa superficie-aire debe estar basada en los misiles.

Finalmente, todos los países invariablemente deben apoyarse en sus aliados, aunque vayan solos. Las Falklands no fue una excepción. No obstante, la libertad política en el uso de las fuerzas militares requiere un mantenimiento local de los equipos aunque estos hayan sido comprados en el extranjero. Por ejemplo, fabricar misiles bajo licencia como se hará con los Rapier en los EE.UU., para uso de sus fuerzas.

Concluyendo. Fue, no obstante, un inusual escenario en cuanto a la distancia, clima y logística, una estructura comprensiva de defensa aérea bajo la cual la Fuerza de Tareas salió airosa (en la figura 54 - la tabla de la B.Ae. - la mitad es de Harrier y la otra de misiles superficie-aire). Fue una defensa antiaérea en profundidad con equipos de la mejor calidad y en manos de hombres altamente intrenados y motivados. El enemigo se sintió constreñino, a millas de sus bases y reducidas sus oportunidades de supervivencia, uno de tres, cuando se acercaban al objetivo. Todos los sistemas se probaron asimismos en batalla. Los resultados de las armas que aún tienen que ser probadas es hipotético, mientras que los equipos que han actuado bien en combate y algunas veces a las luces del uso operacional, son equipos que los usuarios pueden depositar su confianza.

LECCIONES DE LA DEFENSA AEREA EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR

Por: Gral. Sir Frank KING, GCB, MBE, Asesor Militar, Shorts Brothers LTD.

Desde el principio de la Guerra del Atlántico Sur, la Shorts Bros. estuvo en una posición embarazosa, ya que en ambos lados misiles y aviones de carga eran usados extensivamente.

ARGENTINA

Sea Cat - en uso en la Marina

Tiger Cat - desplegado para proteger el aeropuerto de Port Stanley

Blowpipe - recientemente comprado por el Ejército para defensa antiaérea a bajo nivel.

Skyvan (avión carguero) usado en el continente para transporte de tropas y carga.

Yo debo agregar que el Ministerio de Asuntos Exteriores garantizó las licencias necesarias de exportación, por que en ese momento ellos no pudieron visualizar ninguna circunstancia en la que Gran Bretaña ataque Argentina. Tampoco pudimos nosotros.

GRAN BRETAÑA

Sea Cat - ha estado largo tiempo en servicio en la Royan Navy

Blowpipe - como complemento del Rapier, ha provisto al Ejército por los últimos años de protección a bajas alturas.

Belfast (avión de carga) - una vez usado por la RAF, tuvo que ser desafectado de un operador civil, para las cargas que eran demasiado pesadas o grande para C-130 Hércules.

No obstante esta representación, información detallada del campo de batalla es difícil de conseguir. Los héroes de la Fuerza de Tareas que volvieron partieron rápidamente a sus bien ganadas licencias. Las detalladas deliberaciones del Ministerio de Defensa no estarán listas antes de mediados de octubre. La cobertura de la prensa y la TV fueron, por necesidad, escasas. Naturalmente no ha habido contacto con los argentinos. De cualquier modo, el Ministerio de Equipamiento (material) le envió una carta gratificante a la Compañía, designando los derribos que pertenecen a nuestro sistema de armas y de ésta y otras fuentes se pueden delinear unas conclusiones generales.

Primero, el Sea cat. Este es dentro de los equipos modernos estandard, uno relativamente barato y usado en las armadas de 20 países en el mundo. En él encontramos un misil con una cabeza explosiva de 17 kilos, con un alcance operativo de 6 kilómetros y con un techo de 10.000 pies. En otras palabras, provee autodefensa contra los ataques a bajo nivel y a distancias relativamente cortas, además puede ser usado para el tiro superficie-superficie.

Normalmente la toma del blanco se hace visualmente al igual que el guiado del misil al punto de coincidencia con el blanco. De todas maneras, puede ser integrado a un sistema de control de fuego para proveer toma y seguimiento del blanco automático.

Seis derribos fueron acreditados por la Royal Navy, probablemente en aguas cercanas a la costa, usando toma visual del objetivo, cuando el radar de alerta no estaba en servicio. Los blancos eran mayormente una mezcla de Skyhawks y Miragges. Se sabe no hubo problemas técnicos. Estos los resultados que nosotros de alguna manera esperábamos y ninguna lección de significancia puede ser extraía. Ningún reporte del uso de los argentinos nos ha llegado.

El Tiger Cat está más conceptuado como una versión de uso terrestre del Sea Cat, con la ventaja distintiva de su lanzador de tres misiles, es liviano y móvil, como la carga de 2 Land Rover y Trailer. Fue emplazado por los argentinos en la defensa del aeropuerto de Stanley y estuvo en actividad desde los primeros momentos de la campaña. Ciertamente se acreditó al menos un Harrier pero como no tenemos los reportes a nuestra disposición, no se puede sacar ninguna lección del hecho.

El Blowpipe fue usado en ambos ejércitos. Es un misil que se lanza desde el hombro, de 14 kilogramos con una cabeza explosiva de 1,5 y opera con un alcance de 3,5 a 4 kilómetros. Es compacto, liviano y simple de operar por un solo hombre. Está actualmente en uso en ocho naciones. Tiene un sistema de guía visual, controlado por señales de radio y es vitualmente imposible que falle o siga a un señuelo.

Cuando fue dado de baja del ejército el cañón antiaéreo de 40 mm. se tomaron tres cosas en cuenta para su reemplazo:

a) Un ahorro significativo en hombres.

b) Mayor movilidad en el campo de batalla.

c) Mayor oportunidad de hacer blanco.

El Blowpipe gentilmente cubre estas necesidades.

De todas maneras, cuando fue desarrollado, dos opciones posibles se abrieron. La primera era seguir la forma ruso/estadounidense de misil con seguimiento infrarrojo como el Rede Eye o el Sam 7. Estos siguen los afluvios gaseosos calientes de las colas de los aviones y utilizan bien conocidas y probadas tecnologías. Pero tienen tres contras substanciales:

a) Psicológicamente la "caza de la cola" dada brinda una relativa inepticitud de atacar al blanco hasta que se retire de la escena de acción.

b) El extravagante uso de hombres y lanzadores cuando cuando defienden un punto clave.

c) Son fáciles de caer en trampas como las bengalas de los aviones israelíes en Beirut.

El ejército británico por ello eligió la segunda opción para producir su misil interceptor. Esta es de una tecnología un poco más difícil que requiere más entrenamiento. ¿Cómo funcionó en las Falklands?

La primera acción fue a flor de agua. Algunos aviones penetraron en el área del esquema de defensa y atacaron a barcos individualmente. Los infantes de marina dispararon seis misiles y lo más importante ellos también claman tres derribos -dos Mirage y un Skyhawk.

Este fue el mayor interés de nuestra compañía. Por algún tiempo, ahora hemos urgido el uso del Blowpipe para la defensa de pequeños barcos; barreminas patrulleros y otros. No obstante uno puede entender la advercion de las Armadas en dejar a sus hombres disparar desde sus hombros y desde las cubiertas de sus

barcos, esto no es de ninguna manera necesario. Montajes livianos y estabilizados pueden ser montados en puerto sobre las cubiertas de los barcos que navegan hacia áreas de peligro. Una lección que deberá grabarse en el corazón de cada marino es que por más elaborado que sea el plán defensivo, algunos aviones podrán entrar, no obstante la exigencia y perfecto funcionamiento de la Alerta temprana. La autoprotección individual de los barcos se transforma en la primera prioridad y en esto no sólo estoy pensando en barcos de guerra.¿ Que ocurre con el QE2 y los costosos barcos contenedores? El Blowpipe puede brindárles una asistencia disponiblemente barata en este papel. Sobre los ataques en tierra, en que los aviones eran menos numerosos o salvajes, repetiré la carta del Ministro: " Ahora es claro que el Blowpipe jugó una parte importante en campaña de las Falklands." Proveyó la defensa más efectiva a las fuerzas de tierra contra los ataques a baja altura. Fue emplazado en San Carlos y Bluff Cove y en apoyo de otras operaciones en el interior de las islas. Con una excepción, todos los aviones atacaron a las fuerzas de tierra volando a menos de 100 piés, usando el contorno del terreno. Ellos se exponían al radar de vigilancia rara vez hasta un máximo de cuatro kilometros y entonces había muy poco tiempo de alarma. Este problema era exacerbado con tiempo malo, nubes, bajas, niebla, poco nivel de luz en el fondo de los valles en las últimas dos o tres horas del atardecer y las dificultades del lugar de emplazamiento. Muchos de los blancos que encontraron al Blowpipe lo hacián al cruce o aléjandose a sea bajo las condiciones más adversas. No obstante esto, los anàlisis prelimenares indican que el Blowpipe se acredito ocho derribos.

De los eventos de Bluff Cove yo ciento que dos importantes lecciones emergen de esto. La primera es que nosotros estabamos probablemente en lo cierto, en el Ejército Británico, en buscar un misil interceptor de este tipo. En el ataque a Gosse Greeen por parte del 2º de Paracaidistas, los Pucaras derribados estaban avanzando, esto distingue el hecho.El segundo es que si el operador milistico se habitúa a disparar contra blancos que vuelan a alta velocidad y a menos de 100 piés, éste adquirirá raramente menos de 20 segundos para localizar, medir y enganchar su blanco. Por ello, si las armas de este tipo están hechas para operar con un máximo de eficiencia, los operadores necesitan urgentemente algúna forma simple de alerta en el campo de batalla, al menos una que indique en que dirección vienen los atacantes.

Tenemos el reporte de un tercer país amigo, que los argentinos también usaron con efectividad el Blowpipe. Ellos dicen haber derribados dos helicópteros y un Harrier. El último fue confirmado por el piloto.

Finalmente. mí impresión general es que, por algunos años los soldados han debatido la vulnerabilidad y el uso de los tanques largamente, debido al desarrollo y empleo de grandes cantidades de misiles antitanques livianos y portables como otros tipos de cohetes y armas.

Está claro que los marines deben analizar críticamente el uso y el futuro de los barcos de superficie.

¿Que pasa con el hombre del aire? En la última guerra Gran Bretaña manufacturó más de 20.000 Spitfire y un número similar de bombardeos lancaster. Hoy en día, la fuerza de montaje de aeronaves es aproximadamente de 1% de la cifra anterior combinada. Los Spitfire cuestan 70.000 L. Los aviones modernos cuestan aproximadamnete 300 veces más. Este incremento ha sido producto del engrandecimiento y mejoramiento de las defensas antiaéreas y de los misiles. Todavía el diseño de los misiles está en pañales como ciencia. Esto predica la necesidad del desarrollo por parte de las Fuerzas Aéreas de esta buena área de armamentos, como oposición a sistemas puntales y con una visión muy crítica del papel futuro de los aviones. Son en un todo noticias excelentes para los objetivos de tierra y en este contexto, yo pienso particularmente en los hombres que ganaron la batalla de Waterloo -. El buén soldado de infantería. El, para mí re-

presenta el sector vital que se encuentra en crecimiento entre la muy compleja y revuelta economía militar. Y dado mi origen militar, yo naturalmente aprecio la pericia demostrada por el Regimiento de Paracaidistas y el SAS.

OPERACIONES HELICOPTEROS EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR

Por: El Mayor General John M. STRAWSON, CB, OBE, Asedor Militar, Westland.

Uds. deben recordar a uno de los Mariscales de Napoleón, creo que fue Lefebre, pero puede haber sido Augerau, cuando capturó un pueblo durante la guerra de la Península, exhortó a los habitantes reunidos, diciendo: "uds. deben estar muy felices de escuchar que yo vengo a traerles Libertad, Igualdad y Fraternidad, pero no se alegren mucho, pues al primero que meta la pata, lo fusilaré". En cierta forma, nosotros no debemos estar muy felices de lo ocurrido en las Falklands y tampoco debemos apresurarnos sobre las lecciones que se extraigan de ellas, de lo contrario estaremos metiendo la pata, lo que nos traería consecuencias desastrosas.

¿Que entendemos nosotros exactamente por lecciones? ¿Lecciones de quién, dentro de qué contexto, en que teatro de operaciones y en qué escala? Es muy fácil denotar si éste u otro sistema de armas funcionó mejor o peor y entonces explotar o corregir el éxito o las fallas. Igualmente es sencillo denotar las fallas dentro de la capacitación militar bajo las condiciones prevalecientes en el Atlántico Sur, y luego corregirlas con los equipamientos necesarios. Todas estas son fáciles. Pero debemos precaver las extrapolaciones a circunstancias totalmente distintas. Debemos preocuparnos de que los efectos de las operaciones de las Falklands se reflejen en las industrias y políticas defensivas de la OTAN y Gran Bretaña.

El punto más importante de este aspecto es no apresurarse en sacar demasiadas conclusiones y estar seguros que estamos haciendo las preguntas correctas. Muchos de nosotros, por supuesto, de la industria británica hemos hecho muchas preguntas al Ministro de Defensa y esperamos sus respuestas en cuanto a los reportes de los resultados de los equipos. Sin duda Lord Frakn hará algunas preguntas también.

Hay, desde siempre, una lección que se hace evidentemente a través de los conflictos, del primero hasta éste que simplemente ha reconfirmado. Dado un apoyo político y con adecuados recursos militares teniendo esto, lo que es decisivo es la calidad, el carácter, pericia, coraje, determinación, entrenamiento y liderazgo de la gente involucrada. (A continuación Texto en Francés) En la guerra, observo Napoleón, las tres cuartas partes están sobrellevadas por las consideraciones morales.

Ahora, sería bueno hacer tres preguntas. Primero, ¿ cuál fue el requerimiento militar para las operaciones en las Falklands?. Segundo, ¿ cómo y cuánto ayudaron los helicópteros ?. Tercero, ¿ qué podemos sacar como concluciones ?. Con respecto a la primera, los requerimientos para toda operación exitosa son casi siempre los mismos. Uno debe contar con cinco cosas: información, poder de fuego, mobilidad, comunicaciones y abastecimientos, todo esto dentro de un comando y control propio. Mezclando estos ingredientes apropiadamente, uno arregla su propia seguridad y su ordenamiento para aplicar la violencia en virtud de desanimar a su enemigo. Y el helicóptero ayuda a hacer todas estas cosas para usted. Adquiere información, teniendo su propia coalición de movilidad y poder de fuego, es un excelente comunicador, pertenece a una clase propia por sí mismo como vehículo logístico y es indispensable para el comando. Como Cleopatra el helicóptero es algo de una variedad infinita. Aunque es capaz de dar todo este monto de beneficios, la puesta de estos debe ser tomada con ciertos remilgos. Tomando momentaneamente el paralelo Shakesperiano, de Falstaff, en que el entendimiento no se encuentra

solamente en él, si no que la causa del mismo se halla en otro hombre, por ello el helicóptero no posee en sí mismo todas las cualidades militares escenciales que he listado, pero mejora su posición mediante otros instrumentos de guerra.

¿ Que fue por ejemplo lo que le brindó a la flota su libertad de maniobra ?. Fue la visión antisubmarina y antisuperficie provista por los helicópteros. ¿ Que fue lo que brindaba la velocidad, potencia de fuego, comunicaciones y abastecimiento a la fuerza de asalto ?. Era la capacidad de unir los barcos con la costa. ¿ Que posibilito a los cañones de 105 mm. de estar en los lugares correctos y seguir haciendo fuego ?. Fue el helicóptero. ¿ Quién distribuyo abastecimientos, desembarco partidas clandestinas de reconocimiento y combate, despligue de Abastecimientos y Materiales de uso para rescate de sobrevivientes ?. La lista continúa. Y además piensen el beneficio que hubiese sido los helicópteros de Alerta Temprana (dos de ellos han sido embarcados hacia las Falklands en el HMS Illustrious. Es decir, el helicóptero no es en sí mismo un agente de seguridad y violencia. El brinda la oportunidad para que otros agentes exploten su total potencialidad. Y si yo quisiera sintetizar lo que representó el helicóptero para la Fuerza de Tareas, en una sóla palabra, diría que él proveyó el impulso, impulso desde que la Fuerza de Tareas dejó estas costas hasta el momento de la victoria, impulso desde el principio hasta el final, impulsos de todo tipo y manera, en el mar, logísticamente, en ataque, en rescate, en tierra, un impulso que era simultaneamente irresistible y triunfal. Tan breve como el alma de la chispa inventiva, por ello el impulso es el alma de las operaciones ofensivas exitosas. No se pueden hacer sin él.

He respondido la primera pregunta y casi parcialmente la segunda, pero para ilustrar y dar alguna idea de "wie es eigentlich gewesen ist" que a qué realmente se parece, este cortometraje, que no trata de comprender todos los aspectos, pero de hecho lo hace, yo creo representa la forma con que los helicópteros ayudaron a la Fuerza de Tareas a hacer las tres cosas que tuvo que hacer: arribar a las Falklands, a la Costa y a Puerto Stanley, y que como ustedes saben muchas de estas tareas se realizaron bajo las condiciones de tiempo más espantosas.

Espero que ustedes tengan alguna idea sobre los helicópteros involucrados y la suerte de tareas que realizaron. Lo puede sintetizar de esta forma.

En el pasaje de las Falklands, aparte del abastecimiento vertical, las comunicaciones y el entrenamiento, la gran contribución de los helicópteros fue provista por su efectiva detección antisubmarina diurna y nocturna y en todo clima no hubo interferencia de submarinos. Como el Director de la Guerra Aeronaval expresó: " Los Escuadrones Antisubmarínos volaron constantemente para mantener cuatro aeronaves en servicio. Esto significó cuatro veces más el tiempo normal de vuelo ".

No debemos olvidar que tanto en el viaje como en las Falklands el Lynx Naval proveyó el éxito total en la protección contra navíos de superficie y todos los misiles Sea Skua disparados (creo que fueron seis) alcanzaron sus blancos.

Mientras las operaciones Antisubmarinas y contra barcos de superficie continuaban, tal vez la contribución más dramática (por que estas actividades se desarrollaban con acciones de combate) fueron antes y durante el asalto a las islas. No es secreto, yo pienso, que nuestros helicópteros volaron con nuestras Fuerzas Especiales desde lejos en el mar, en la obscuridad y con frecuencia con muy malas condiciones meteorológicas. Y del resultado de estas patrullas dependía, por supuesto, el éxito del asalto.

Y durante el asalto propiamente dicho, fue, como se me ha indicado, que los helicópteros proveyeron y mantuvieron el impulso mayor. En el primer día solamente siete Sea King levantaron algo así como un millón de libras de equipos y abastecimientos y entre 500 y 600 tropas. La utilidad de los mismos fuera de lo común, estaban continuamente exigidos al máximo y su disponibilidad fue al 100% normal.

Por supuesto, no debemos olvidar la otra cara de la moneda -los daños y pérdidas sufridas por nuestros barcos y la respuesta inmediata de los helicópteros en el rescate de los sobrevivientes- tanto de balsas o de aguas heladas o como en el caso del Sir Galahad desde el castillo de popa envuelto en densa humareda y con municiones explotando en derredor. La performance brillante de las máquinas fue sobrepasada por la pericia y valor de sus tripulantes.

Debemos recordar también lo que se dijo sobre la velocidad en rescatar heridos, tanto en el mar como en las batallas en tierra para ser puestos bajo cuidado médico. Como los médicos han reportado -la llave de tantas vidas salvadas fue la pronta acción en llevar los heridos ante las facilidades sanitarias Simplemente esto no podría haberse hecho sin helicópteros.

Y entonces fue la batalla terrestre -día tras día los Sea King transportaron soldados, cañones de 105 mm., municiones, equipos, abastecimientos, aproximándose más y más a Puerto Stanley. Esta movilidad aérea y reabastecimiento fue crucial para el implacable progreso con el cual la voluntad y habilidad del enemigo fue dada por tierra hasta el cese total en conjunto.

No obstante, que el Sea King fue la "Estrella del Show" como (el Subsecretario del Parlamento para Compras de Defensa) el Sr. Geoffrey Pattie ha dicho, debemos también poner en nuestras mentes que el Lynx Naval también lo fue, sin una sola pérdida y que los helicópteros del Ejército también lo fueron. Como los Scouts, los Royal Marines y el Cuerpo del Aire del Ejército reportaron "trabajaron excelentemente a través de las operaciones de apoyo cercano, reconocimiento, reabastecimiento de municiones, despliegue de patrullas y evacuación de heridos. Su confiabilidad está fuera de discusión". Los Gazelle también trabajaron en misiones de enlace y aprovisionamiento.

. Hay de todo esto, tal vez, lo que la madre de Hamlet puntualizó, el peligro de protestar demasiado, por ello creo haría bien en traer a esta parte de la charla, a recordarles lo que el Secretario de Defensa John Nott dijo en la Casa de los Comunes el 1 de julio:

"Durante todas las operaciones de las Falklands nuestros helicópteros "han ejecutado la tarea magnificamente. Ellos volaron en todo tiempo para pro- "veer apoyo de Alerta Temprana a la Fuerza de Tareas, para llevar a cabo el re- "conocimiento y el transporte de tropas, abastecimientos. Los helicópteros de "asalto fueron muy exitosos en el ataque terrestre... y esto fue claramente de- "mostrado ya que el apoyo del helicóptero es vital para la batalla terrestre. "Es difícil ver una situación en que pudiese haber demasiados helicópteros dis- "ponibles para nuestras fuerzas".

Dos de mis tres preguntas han sido contestadas. Con respecto a la tercera, las conclusiones deben ser sacadas por cada uno. Yo creo que asentiré que sin la capacidad única de los helicópteros hubiera sido imposible retomar las Falklands sin dicha expedición y economía y su actuación en la contribución a la protección de la Flota, al montado de los asaltos desde los barcos a la costa, transporte de hombres y materiales a tierra, estos fueron indispensables.

La retoma de las Falklands se caracterizó por la velocidad y la improvisación, características inherentes al helicóptero mismo. Fue un ejercicio de rápido despliegue y uso de la fuerza, y la versatilidad en mantenerse el impulso demostró que el helicóptero no es un comodín para todos los usos, pero es un experto.

Las conclusiones finales relevantes a los helicópteros, a mi criterio son estas:

1) Cuán vulnerable es una armada moderna sin la protección sofisticada de los equipos de lucha antisubmarina, y para la Royal Navy cuán escenciales son sus transportes antisubmarinos y las fragatas Clase 23 y sus EH101s.

2) Cuán vulnerable es una armada moderna a los ataques aéreos a pesar que los requerimientos de Alerta Temprana necesitan armas aire-aire, en ambos casos los helicópteros tienen su parte.

3) Cuán fácil es adaptar barcos mercantes para aceptar helicópteros.

4) Qué tan bien y continuamente los helicópteros ejecutaron sus misiones en pésimas condiciones de meteorología, excediendo el tiempo de vuelo y mantenimiento constantemente.

5) Cuán escenciales son en evacuación de heridos e infinitamente efectivos en rescates.

6) Cuántas escazas pérdidas han habido por distintas causas -acciones enemigas, malas condiciones, accidentes, etc.

Pero..

Yo no iré en detalles técnicos. Estos emergerán de los análisis de los usuarios y fabricantes. En lo que a mi me atañe aquí es subrayar cómo los helicópteros permitieron a nuestra armada y ejército en moverse alrededor del mundo para defender los intereses de la Reina.

a. Lo que encabeza mi lista de compras futura no es una pieza de equipo. Es lo que nosotros en Gran Bretaña debemos perpetuar, el sistema que produce los hombres y los líderes de nuestras FF.AA.

b. Segundo, como lo que Robert Brigdes una vez observó "la estabilidad es balance y la sabiduría descansa en la maestría de administración de lo imprevisto". Nosotros debemos decir por lo tanto que no puede haber muchos errores en las FFAA de Gran Bretaña. Designadas primeramente para otros propósitos, que pueden restaurar con tanta maestría la estabilidad en la contingencia, que no era imprevista, pero ciertamente no estaba preparada.

c. Tercero, ya que la única forma de predecir el futuro es tener el poder para formarlo, quiero yo sugerir a aquellos que tienen el poder de dar forma al futuro de la política defensiva es asegurar que nosotros preservamos el balance que en el presente nuestras FFAA detentan. Y si ustedes quieren saber como, les nombraré dos libros, que sin el poder de predecir el futuro lo hacen. Me refiero por supuesto al ...

d. Finalmente, la receta para mantenerse fuera de problemas ... Yo habría pensado que hubiera sido posible obtener la posición de las Falklands... agregando un cuarto punto... Si decidimos, como yo asumo que será, de mantener esas islas y si nosotros deseamos seguir sin problemas ahí, entonces aparte de otras cosas, nosotros necesitamos tantos helicópteros como sean necesarios.

EL USO DE BLINDADOS EN LAS FALKLANDS

Por: Brigadier Harry HOPKINSON, ALVIS Limited.

Ya estamos dentro del segundo día de este oportuno y valioso estudio de la operación Atlántico Sur. Pero, antes de hablar sobre los blindados, es decir, que en semejante asamblea internacional de agosto, estuve tentado de arrojar mis notas, que tratan de una pequeña pero significativa parte de la campaña terrestre, y hacer un replanteo.

Ya escuchamos sobre Estrategia y Comando de acciones Navales, Aéreas, Misilísticas y de Helicópteros. Por lo tanto, tal vez haya mérito en seguir "el hedor de la batalla" mencionado por el General Sir Frank King con sus "Paras" y sus "Marines", que utilizando blindados comenzó con un gran interrogante y terminó con un gran éxito. Probado que podrían más que vérselas con el clima, un terreno singular, múltiples tareas y aún así, los blindados demostraron su versatilidad, flexibilidad, movilidad, capacidad y poder de fuego. El Scorpion fue el vehículo para el terreno.

Por razones obvias estoy tratando de evitar un tono de ventas, pero, esta campaña nos ha permitido probar un vehículo que hemos estado utilizando con AMF y que tenemos oferta para el Ejército e Infantería de Marina de los EE. UU., en su versión RDF (mulipropósito).

Tenemos hoy aquí un comandante de la tripulación que estará encantado de contestar sus preguntas a la hora del té, sobre como se comportaron las tripulaciones de los Scorpion en las Falklands, que volaran a Washinton el mes pasado.

Al principio, se sugirió que por lo menos se debería mandar dos escuadrones de vehículos a las islas Falklands, pero debido al espacio de bodega disponible, se redujo a dos tropas de "Azules" y los "Royal", consistentes de dos Scorpions y dos Scimitars en cada tropa y un vehículo Samson para recuperación, principalmente usado para reabastecimiento de pertrechos. Realmente, el tiempo no fue suficiente, si no más que para el chequeo normal de movilización. Se adozaron, a los lados del vehículo cajas que contenían el equipamiento "Artico".

Al principio muchos dudaron del potencial de estos vehículos livianos de orugas en las Falklands y un estudio de ingeniería virtualmente detuvo su aplicación hasta establecida la cabecera de puente, porque los mapas mostraban numerosas áreas intransitables. Mas tarde, estas áreas mostraron ser perfectamente adecuadas para estos vehículos que solo ejercen sobre la tierra una presión de 5 libras por pulgada cuadrada. Al poco tiempo, quedó en claro el concepto y totalmente aceptado que los vehículos cubrían todos los tipos de terreno desde barro y pantanos hasta la roca basáltica.

En la isla Ascensión, camino a las Falklands, se encontraron las tripulaciones con sus vehículos y fueron probados los cañones, inclusive las municiones Uspatec para el cañón Rarden de 30 mm.

El acercamiento inicial a la cabecera de playa fue a bordo del HMS Fearless, los vehículos fueron transferidos al LCU para apoyar a 40 comandos en el asentamiento de San Carlos y después a los dos "Para" que desembarcaron luego en Puerto San Carlos. Ese mismo día se utilizaron los vehículos para patrullar las playas, pero no fueron seguidos por las tropas a causa de haber demasiados "desconocidos".

La tarea inicial de las tropas fue batir con fuego directo e indirecto al enemigo en las colinas circundantes, probaron así lo difícil del terreno y el problema que presentaban las alambradas enrollándose en los engranajes del vehículo. Debieron dejarse de lado los planes iniciales de transportar los CRV (T) (vehículo de combate y reconocimiento de oruga) por medio de los helicópteros CH-47 Chinook, dentro del territorio enemigo, a causa de la pérdida del barco portacontenedores Atlantic Conveyor y la mayoría de los Chinook. Pronto comenzaron los ataques aéreos enemigos a objetivos en tierra, un especialista dio instrucción en los principios básicos del "disparo a vuelo a baja altura" y pronto pudimos observar el impacto del cañón Raden de 30 mm. en un Skyhawk. Otras tareas incluían escoltar a los Volvo Snocat en convoy durante el día y la noche y transportar la infantería en los AFV (vehículo de combate blindado).

En raras ocaciones, cuando algún vehículo se empantanaba en algún agujero hecho por un disparo de 105 mm. etc., era rapídamente extraído por la sobervia energía cinética de las sogas de arrastre. En estos días iniciales, los vehículos actuaron bajo un feroz fuego de artillería y disparos de morteros, pero no sufrieron impactos directos. Lo mismo podemos decir, por suerte, cuando fueron utilizados los cañones sin retroceso de 105 mm. y lanzacohetes.

Después de proveer un servicio de taxi a miembros del Tercer Batallón de Paracaidistas que regresaban a Estancia House, ambos grupos tomaron rumbo sur hacia la 5º Brigada en Bluff Cove. Esto implicaba pasar la cadena central de colinas, área totalmente desconocida y, por primera vez se enfrentaban con la posibilidad de encontrar campos minados. Se encontraron con varios grupos de infantería enemigos, pero los principales problemas a enfrentar fueron: tierra demasiado suave, densa niebla, colinas escalonadas y un viento helado. Este movimiento, que se esperaba tomara 36 horas fue completado en 6 horas sin más problema que un engranaje y una banda o cadena rotas las cuales fueron reemplazadas con facilidad ya que los vehículos llevaban repuestos para estos casos.

Alrededor del 8 de junio se presentaron varias ocasiones en que los vehículos debieron enfrentar andanadas de aviones volando a baja altura, fueron repelidos por los cañones Rarden de 30 mm. de los Scimitar y los GPMG, a veces disparados al mismo tiempo; no solo se apuntaba que fueran fácilmente captados por los Rapier SAM.

En puerto Harriet realizaron una serie de tareas en apoyo de los Cuardias Escoseses y de Gales donde los campos minados se convirtieron en una verdadera dificultad. Las dos tropas fueron utilizadas con frecuencia para avanzadas bajo observación enemiga y fuego de artillería y morteros, en una ocasión rescataron un pelotón de Guardias Escoseses en una posición adelantada que sufrió considerables bajas. Después de una ardua y peligrosa misión los Guardias fueron reintegrados a salvo, a Bluff Cove para asaltar Wireless Ridge, las condiciones del terreno empeoraron a causa de la densa lluvia. Cada Scorpion llevaba 97 proyectiles extras de 76 mm. y cada Scimitar 285 proyectiles extras que debían ser almacenados pero normalmente viajaban con los vehículos.

El ataque del 2º "Paras", se llevó a cabo en tres fases, con apoyo de blindados en cada una de ellas. Al comenzar este ataque, en una hondonada, tras una colina, se pudieron divisar vehículos blindados enemigos, probablemente LVPT; mientras los vehículos maniobraban tomando posición para atacar con munición Patec a un alcance de 800 mts., se desató una repentina tormenta de nieve que oscureció el objetivo, impidiendo el combate. Durante las dos primeras fases se incluyó fuego nocturno, utilizando miras intensificadoras de imágenes. Las tarcas incluían ataques de distracción, abrir nuevas rutas, acarrear a la infantería y su equipamiento y vérselas con la evacuación de bajas. El vehículo líder del 4º grupo, se topó con una mina antitanque de 14 lbs. que dañó

ambas orugas y algunos engranajes, levantando al vehículo de 2 a 4 pies. Las placas de la panza se doblaron, pero no hubo penetración y la tripulación evacuó sin más que un dolor de cabeza; teniendo en cuenta el tamaño de la mina, fue una experiencia afortunada para un vehículo de 8 toneladas. Finalmente, podemos ver los vehículos sobre Pto. Stanley y ayudando al 2º Para en su entrada final.

LECCIONES:

Es importante que existan estructuras adecuadas de control y comando, es por esto deseable que se envíen, para este tipo de operaciones, Escuadrones y no tan solo tropas independientes sin vehículos, ni tripulaciones de relevo. En 3 1/2 semanas, las dos tropas apoyaron a cada una de las ocho Unidades Mayores y no es fácil llevar a cabo un eficiente control de recursos a nivel de las tropas cuando tienen movilizaciones que implican cruzar la cadena central de colinas en ambas direcciones en espacio de dos días. Este constante movimiento de reagrupación entre las unidades, desacostrumbrado para los requerimientos del Scorpion, no ayudó, y probablemente las dificultades mayores se sintieron en el abastecimiento de combustible y municiones. La movilización excedió largamente las expectativas de todos los comandantes involucrados en las operaciones, y también provocaron la admiración de varios isleños. La experiencia ganada en el Artico previamente con el AMF preparó a las tripulaciones para este tipo de tareas, de todas maneras, un comandante de tropa que salió de su vehículo y se enterró hasta las rodillas en un turbal, se sorprendió de que el vehículo ni siquiera quebraba la superficie. La confiabilidad del vehículo, haciendo un promedio de 400 millas no tuvo problemas particulares, aunque las baterías se hayan agotado un poco.

Los cañones se portaron bien, una tripulación disparó 17 cajas en 40 minutos sin parar. La tripulación se sintió frustrada por que las miras laser LV10 mandadas por la USH Avimo, no llegaron, se cree que fueron hundidas junto al Sir Gallahad. Se notó la ausencia de potencia transversal, pero las miras II fueron un gran éxito ya que la mayoría de los encuentros terrestres se realizaron durante la noche, y que difícilmente había más de ocho horas de luz al día.

Indudablemente el entrenamiento básico individual, preparó a las tripulaciones para la supervivencia y el eficiente mantenimiento y operación de los equipos, como siempre fue valiosa la armonía y el trabajo en equipo de las tripulaciones, resaltando por sobre todo la confianza en los procedimientos normales de entrenamiento.

Fue sorprendente que los blindados Panhard 90 y los LVPT argentinos no presentaran batalla, de todas maneras se reportaron, en las etapas iniciales de la operación, empantanados fuera de Puerto Stanley y fueron replegados` los vehículos anfibios para el transporte de personal regresaron a la Argentina. Los Scorpion y Scimitar estuvieron siempre preparados para el ataque y no se arriesgaron en movimientos por los flancos.

El Brigadier Tony Wilson, Comandante de la 5º Brigada dijo: "Nuestra fe en las orugas está totalmente justificada", recordándonos de esta manera el antiguo interrogante de ruedas u orugas, que continúa presentándose, de todos modos, creo que es bastante claro por lo que acaban de escuchar, que ningún vehículo de ruedas podría haberse desempeñado satisfactoriamente en estas condiciones climáticas y ambientales. Hemos diseñado un vehículo, el Streaker, como consecuencia de las Falklands.

No hay duda que aún un pequeño blindado, le dio a los comandantes la oportunidad de ganar y mantener la iniciativa, y golpear al enemigo desde todas las direcciones, seguirlo, y realizar otras funciones.

Indudablemente fueron una útil avanzada para las tropas pero sería difícil aplicar las lecciones aprendidas en las Falklands al Teatro de Operaciones europeo, por la ausencia de blindados o algunos recursos anti-blindados, y por supuesto ningún tipo de NBC.

Para concluir:

a). *Es una lástima que no hayan ido a las Falklands otros blindados livianos, incluyendo Striker, Swingfire y APC; y ambulancias y vehículos de comando blindados, no obstante, el incremento logístico involucrado.*

b) *No fue posible probar el trabajo en equipo entre Infantería, blindados y helicópteros, lo que hubiera facilitado las operaciones.*

c) *A pesar de todo, los blindados fueron útiles y necesarios.*

d) *Estamos previendo para su uso en los vehículos blindados de combate (AFV) de 8/19 ton. cañones de 60, 70, 90, 105 mm., de gran poder destructivo, Trigat, ATGW (Arma Guiada Antitanque), GAGW, y cañones antiaéreos, que son los más adaptables para su transporte en AFV livianos para:*

- *Vigilancia, Adquisición de blancos, TAD POLE, Misiles computarizados, Video displays, Señuelos laser y dispositivos de alerta, Lanzadores verticales, Armamentos tales como ADATS, GA/ATGW, municiones, infinidad de nuevas armas y dispositivos.*

e) *Hemos escuchado que existen los siguientes proyectos:*

- *Vehículo a oruga liviano con misil Tierra-Aire Sea Dart.*
- *" " " " " " " " Rapier.*
- *" " " " " un mejor cañón antiaéreo Gatling.*

f) *Todo ello está bien, pero la batalla terrestre de las Falklands se ganó con una tropa de Infantería convencional y bien entrenada, con vehículos y equipos standar, sin temor. Seguramente, la lección principal debe ser:*

- *Mantenga lo simple, pero efectivo:*
- *Recuerde a la tripulación que debe operar en todos los climas, y en cualquier condición.*

Tripulaciones quienes, como los Infantes de Marina, los Paracaidistas, los Guardias, Gurkhas, Artilleros y Zapadores, participaron en una sucia y pequeña guerra, donde la disciplina de batalla y las visiones y horrores de la muerte y destrucción comenzaron temprano. Donde se necesitó entrenamiento, fuerza de carácter, don de mando, trabajo de equipo y lealtad para desafiar al medio ambiente.

Si se la compara con los recientes disturbios de Medio Oriente, fue una guerra miniaturizada, pero fue una guerra; y espero que todos nosotros -involucrados o no- podamos recordar que el soldado, en sí mismo, es lo que cuenta en el final. El balance entre éxito y fracaso es muy estrecho.

MISILES DE MAR RASANTES EN LA GUERRA DEL ALTANTICO SUR

Por: el Mayor Gral. Ken PERKINS,CB, MBE, DFC, Asesor Militar del Grupo Dinamycs de la British Aerospace.

En las operaciones en las Falklands los misiles antibarco hicieron considerables impactos en el público y en sus blancos. No obstante no son nada nuevo. Los aviones Kamikatze en la guerra del Pacífico fueron sus antecesores, y está reconocido que un avión volando contra la cubierta de un barco es un blanco más dificil que uno que presenta el perfil de bombardeo y aún quedan más lecciones sobre los Kamikatze y volveré sobre el tema. No obstante, que el suministro de los pilotos Kamikatze era escazo y que las tácticas estuvieron restringidos al Japón y que no sobrevivieron a la II Guerra Mundial. No fue hasta que la tecnología lo permitió, el que un misil volace a pocos piés sobre el agua con sus propios sistemas de guiado, para salvar las dificultades a esta altura en que los barcos han vuelto a ser vulnerables a los ataques de misiles desde cualquier lugar y ángulo desde el nivel del mar al tiro vertical.

La campaña de las Falklands fue exaltada por la amenaza de los misiles de mar rasantes en comparación con otros misiles pero examinando a estos de hoy en día y conociendo el peligro que representa, debemos mantener el problema en la perspectiva que no desmerezca la amenaza de los otros misiles. Actualmente nos encontramos en el juego de las amenazas y contramedidas y visto desde ciertos aspectos el misil de mar rasante es menos letal que un misil en altura, si uno está al tanto de su aproximación.

Fue, por supuesto, para incrementar los problemas de defensa que el misil de mar rasante fue puesto en servicio. Su perfil de vuelo bajo lo hace dificil de detectar, además que el punto de lanzamiento, tanto desde el aire o desde un barco, estará fuera del alcance del radar del blanco. Su poca reflexión al radar y su proximidad al agua, propone problemas de detección desde el comienzo y deja poco tiempo a la defensa para reaccionar adecuadamente. No obstante, depende del tipo de sistema de guiado que el misil de mar rasante sea más fácil de engañar que un misil en picada a velocidad supersónica y desde un ángulo, los misiles de mar rasantes generalmente son subsónicos; un misil subsónico es más maniobrable que el supersónico.

Hechemos una mirada a los misiles disparados en las Falklands. El primero que se lanzó fue un Sea Skua, es un arma de helicópteros y puede ser disparado desde cualquiera que tenga un radar apropiado; su modo de empleo es soltarlo verticalmente, se enciende y comienza a volar rasante al agua, guiado de un modo semiactivo por la iluminación radárica provista por el helicóptero. El Sea Skua fue puesto en servicio hace poco y no había sido declarado operacional cuando salío a navegar con la Fuerza de Tareas. Y en una noche negra, con tormenta y el mar embravecido, fue su primer lanzamiento operacional hundiendo un barco patrullero y dañando otro. Durante la campaña de las Falklands siete misiles fueron disparados y se lograron siete impactos. El Sea Skua fue diseñado para operar contra buques patrulleros y navios de similar envergadura, por esto necesita que vuele a muy baja altura para alcanzar al navío en el casco. Hay tres posiciones de altura y una para mar enbravecido, de este modo al programarse el misil para condiciones adversas como ésta, los navios pequeños obtienen cierta protección. No obstante, el Sea Skua ha hundido un barco, dañado todos los otros blanco a los que ha sido disparado y logró conguistar las tempestuosas aguas del Atlántico Sur, y será considerado seguramente como una amenaza en cualquier parte.

El Exocet alcanzó los encabezados de las noticias con mayor proporción que el Sea Skua, simplemente por que el periodismo estaba allí y además significó

la primera pérdida considerable de la Royal Navy desde la II Guerra. Este fue el Sheffield, destacado en una misión de piquete de radar, cuando fue hundido. El Exocet fue lanzado desde un Super Etendart en momentos que los británicos pensaban que los argentinos aún no poseían operacional dicho misil. El barco supo de la presencia del avión, con bastante anterioridad, no así del misil, lo que significó muy escazo margen de tiempo para tomar medidas efectivas. El hecho es que el misil no estalló, y aún conteniendo una buena cantidad de combustible dió origen al fuego en el puente, al cual había alcanzado. Luego cinco Exocet más fueron lanzados, pero ya en conocimiento de la amenaza, ninguna nave fue hundida. Una fue alcanzada por una batería de tierra y la onda explosiva destruyó la plataforma del helicóptero, pero siguió operando. Un mercante, el Atlantic Conveyor, fue alcanzado por un misil dirigido hacia un barco de guerra, pero fue exitosamente engañado por un señuelo y fue cuando se dirigió hacia este mercante, que desafortunadamente no tenía medidas de protección alguna.

Antes de considerar las tácticas de defensa, miremos a algunos otros misiles típicos.

El Harpoon de los EEUU es un misil de vuelo rasante para mar, es lanzado de varias formas desde barcos de superficie, submarinos o aeronaves. Es un misil de gran tamaño, cuatro metros y medio y con un alcance de 100 Kms.. Como el Exocet debe ser programado antes de ser lanzado y depende de un director inercial hasta que la cabeza guía comienza a funcionar en pos del blanco de un modo activo, en su fase final. Su perfil es bastante bajo en la mayor parte del vuelo y va casi rasante a medida que se acerca al blanco y la maniobra final puede ser la continuación de dicha trayectoria (rasante) o que se eleve y luego se zambulla sobre el blanco. Fue puesto en servicio a mediados del 70.

El Kormoran, un arma alemana lanzada desde el aire similar en varios aspectos al Harpoon. Vuela a unos 20 metros de la superficie usando su navegador inercial y a escazos kilómetros del blanco desciende a 4 metros.

El AS-6 Kingfish es un misil soviético. En realidad es un misil crucero y muestro la foto sólo para recordár a la audiencia que los soviéticos poseen misiles de lanzamiento aéreo y estos deben ser incluídos entre los de vuelo rasante, no obstante que sus detalles no son muy conocidos.

Ahora consideremos la defensa contra estos misiles. El primer requerimiento es la alerta temprana, preferentemente la aérea, así el atacante no quedará debajo del horizonte del radar. Colocarse en la mente que los datos deben ser obtenidos no sólo desde la plataforma que lanzó el misil, sino por ejemplo desde un avión de reconocimiento que informe a otro de caza o a un barco. Con un alerta temprana adecuada el ataque puede ser anulado aún antes de que el misil sea lanzado.

Si el misil es lanzado con éxito y se mantiene de esta forma en su vuelo antes de ser detectado. En este punto ambos métodos de defensa activa y pasiva pueden ser empleados. El Chaff fue empleado en grandes cantidades en el Atlántico Sur, este puede ser utilizado en función de "seducir" al misil. Se eleva en forma de nube sobre el blanco, quien entonces comienza a navegar, dejando al misil, si éste no ha sido engañado, volar hacia chaff. Otro método es bajarlo mediante el uso de helicópteros. Las CME también entran en el juego, no obstante algunas cabezas guía entrarán automáticamente a funcionar sobre el engaño. La cabezas dobles radáricas e infrarrojas, hacen la "seducción" mas difícil.

El trabajo de destruir al misil atacante dependerá en primera instancia de los misiles defensivos. Un gran número de misiles defensivos están siendo convertidos en misiles antimisil, habiendo sido designados peviamente como antiaero-

naves. La conversión tiene problemas en cuanto a las espoletas y al altímetro. Un solo sistema existe, y éste es el Sea Wolf, que fue diseñado desde sus comienzos como sistema antimisil. No había sido probado contra aeronaves, hasta que en las Falklands derribó tres de cuatro Mirages. El misil antimisil necesita tener tres características fundamentales: ser totalmente automático, pues no hay tiempo para operaciones manuales, precisión mortal y la y la habilidad de cubrir cualquier cuadrante vertical hasta el nivel del mar. El seawolf hace todo esto sin la intervención del hombre en el sistema, durante las pruebas abatió un proyectil de 4,5" en vuelo, también es óptimo para el "pervil zambullidor" de los misiles soviéticos, ha sido programado para el Exocet. Un buen sistema de misil deberá cubrir unos seis kilómetros y destruir un misil entre esta distancia y momentos antes de que el misil alcance al barco. Está reconocido que la amenaza se ha incrementado, estas son algunas consideraciones y se necesitará un incremento de la potencia de fuego misilística. Esto nos lleva a el lanzamiento vertical con considerables ventajas.

La contención final a cargo de una defensa basada en cañones es para algunos escensial. Un arma de éstas sólo puede ser la opción final y aún así, al destruir al misil a corta distancia, no prevendrá al barco del efecto de la onda expansiva. Los Kamikatze en la II Guerra Mundial en el Pacífico, no obstante haber sido alcanzados repetidas veces llegaban a su blanco. Supongo que ha de ser mejor morir con el tableteo amigo de una ametralladora en nuestros oídos que en "silencio".

El potencial de los misiles rasantes no se ha perdido en las Armadas pequeñas. En este mundo emergente una potencia pequeña tiene la oportunidad razonable de dominar sus propias aguas, no obstante ante la posiblidad de una amenaza considerable. Teniendo una costa con ciertas coberturas naturales una pequeña armada con buques patrulleros pueden dominar un área considerable. Pudiendo usar un radar propio aunque ésta sea una desventaja contra los barcos misilísticos, que tienen un mástil radárico más alto y por ende mayor distancia de captación. La mayoría de las Armadas emergentes aún no tienen la sofisticación del uso de datos en conjunto con aviones de reconocimiento y barcos patrulleros, pero esto vendrá seguramente con el tiempo.

Antes de delinear algunas conclusiones miremos un poco hacia adelante. El exocet fue relativamente fácil de "seducir". Sin duda Aerospatiale está trabajando en esta falla. Aquí tenemos un misil en desarrollo que entrará en servicio en un año o dos y que no será factible su "seducción"; el SEa Eagle. Al presente ha sido diseñado para lanzamiento aéreo, la versión de superficie está también en desarrollo. Será capaz de asimilar datos y hacer una selección de blancos, por ejemplo pasar entre los dos primeros blancos y batir el tercero. Navegar con un rumbo errático, elevarse a intervalos para ajustar su navegador inercial y así seguir.

Finalmente, las consideraciones sobre los misiles de mar rasantes y su defensa nos llevan a las mismas lecciones que vimos cuando consideramos la defensa aérea:

a) La necesidad de una defensa total en profundidad. Esto requiere alerta temprana y sistemas de armas que cubran todas las alturas y distancias. Cubrirse de las aeronaves que volando bajo lanzan sus misiles rasantes, aeronaves que miren y disparen hacia abajo armas como el Skyflash (BAeDG es la única arma específica en su tipo en el mundo).

b) Los sistemas de armas deberán permitir a los comandantes el ejercicio de la flexibilidad, un requerimiento que debe reflejarse en el diseño original y en el suministro individual. Las Falklands demostraron la necesidad de modificar los sistemas según las circunstancias de la amenaza.

c) *Con este incremento de amenazas las necesidades deben integrarse por entero a los barcos sus sistemas de armas.*

d) *La importancia de los misiles de mar rasantes y la defensa contra ellos.*

e) *Los hombres son más importantes que los equipos, los últimos brindarán su potencial solamente en manos de verdaderos profesionales.*

f) *Finalmente, como defensa misilística los misiles antimisil, son más efectivos que los cañones.*

LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS FALKLANDS - LECCIONES PARA LA NATO

por: Sir Patrick WALL MP, miembro del Comité Selecto de Defensa del Parlamento Británico y Vice Presidente de la Asamblea del Atlántico Norte.

La campaña de las Islas Falklands es única en la historia de los enfrentamientos militares anfibios. Unica por lo inesperado, la distancia y condiciones en que se peleó y la velocidad con que concluyó. Nos brinda muchas experiencias para la NATO y aún más para el Pacto de Varsovia.

Determinación política y conducción militar, son la llave para el éxito en la guerra. La señora Thatcher fue única en su determinación de rescatar a los isleños de las Falklands de la invasión extranjera. Estuvo apoyada por parte de su Gabinete y por la moría de las bancas conservadoras del Parlamento. A diferencia de Suez, el liderazgo de ella y el entusiasmo de su fracción convirtió al resto del Gabinete, a la totalidad del Parlamento y aún a la oposición.

El país respondió a esta conducción, la popularidad de la Primer Ministro creció de un 35% a un 52%, y su fracción de un 31,5% a un 46,5%.

Aunque la campaña se peleó fuera de la frontera de la NATO, los aliados de Inglaterra en este Tratado, respondieron magníficamente, no solo cortanto toda provisión de armas a la Argentina, sino imponiendo también sanciones económicas. Los EE.UU. en la persona de su Secretario de Estado, tomaron la ingrata tarea de negociar un tratado con la Argentina, de acuerdo a las Resoluciones de la UN, cuando esto falló, se inclinaron de lleno en un apoyo activo a Gran Bretaña.

Propongo dividir este artículo en tres partes:

1 - Preparación y Travesía.

2 - El Asalto Anfibio

3 - La Campaña Terrestre

PREPARATIVOS Y TRAVESIA

La Marina Real movilizó 30 barcos de guerra, apoyados por unos 70 RFAs y buques mercantes, desde el Buque de Línea Queen Elizabeth II hasta remolcadores y dragaminas de arrastre.

Lo relevante de esto, es que la parte principal de la Flota zarpó, lista para la batalla, en tres días. Trabajadores portuarios, transformaron el "QE2" y al Canberra en transportes de tropas con plataformas para helicópteros, trabajando noche y día.

De igual manera, en el puerto de Gibraltar, se convirtió al "Uganda" en un buque-hospital.

La composición de fuerzas británicas y argentinas, eran, en el papel, la siguiente:

	Argentina	Gran Bretaña
Portaaviones	1	2
Cruceros	1	–
Destructores misilísticos	2	7
Destructores	6	–
Fragatas	3	5
Buques de desembarco	–	2
Submarinos nucleares	–	3
Submarinos convencionales	4	–
Cazas Mirage	35 (26)	–
Cazabombarderos Skyhawk A-4	90 (31)	–
Cazas Super Etendard	5	–
Bombarderos Canberra	9 (1)	–
Pucará	(15)	–
Sea Harriers	–	22
Harrier GR3	–	6
Bombarderos Vulcan	–	2/3
Efectivos	11.000	8.000

Las pérdidas entre paréntesis.

La flota se dividió en una Fuerza de Asalto, constituida por los principales buques de guerra, los de asalto y el "Canberra". La Fuerza de Apoyo, formada por el "QE2", escoltado por una cantidad de barcos de guerra y aviones Nimrod ASW.

Ante un conflicto en Europa, con el Pacto de Varsovia, es vital por parte de la NATO un "tiempo" de alerta no superior a tres días. Durante este período deberán llegar, por vía aérea, desde EE.UU. y el Canadá los refuerzos necesarios; las tropas en los frentes Norte, Central y Sur, deberán llegar a sus posiciones de combate; los estrechos serán minados; etc. El hecho de que los británicos hayan movilizado su Flota en tres días, sin una previa advertencia, será una lección para los líderes del Kremlin, que no podrán tomar la agresión como ventaja.

Otra enseñanza es la rápida movilización de bienes comerciales, incluyendo la inmediata requisa de barcos portacontenedores para transportar refuerzos de Harriers y helicópteros, buques-tanques, cargueros, etc. Años atrás, la Asamblea del Atlántico Norte urgió a los gobiernos a procurar una legislación que les permita tomar barcos y aviones civiles sin declarar un estado de emergencia. Algunos gobiernos de la NATO todavía no han obtenido estos poderes esenciales.

Las acciones de las Falklands demostraron el importante papel que jugó la Marina Mercante y el riesgo que corren EE.UU. y Gran Bretaña al permitir un contínuo desgaste de su flota mercante, junto a la transferencia de buques a otras banderas, por conveniencia, con tripulaciones foráneas, cuya posición legal es una emergencia, será muy dudosa. También demuestra que, a pesar de haber terminado los días del crucero mercante armado, los portaaviones auxiliares para ASW serán de gran importancia en cualquier futura batalla en el Atlántico.

Como todos los barcos debían cubrir unas 8.000 millas antes de comenzar la campaña, la Isla de Ascensión se transformó en base esencial para barcos, se

llevó a cabo por medio de helicópteros, tanto en el mar como en la Isla de Ascensión. Gran Bretaña deberá reconocer que, despojarse de islas en el Océano Indico y otros lugares prueba ser un costoso error, especialmente ahora que EE. UU. está procurando usar tales islas para sus Fuerzas de Despliegue Rápido.

El valor de los submarinos nucleares se probó, sin duda, aún en la guerra convencional, cuando dos o tres submarinos británicos acorralaron a la Flota Argentina en sus puertos. Después del hundimiento del "General Belgrano" por el HMS "Conqueror", la Flota Arentina, que posee algunas naves modernas, no tuvo otra participación en esta guerra. Sus esfuerzos por minar las Falklands fueron también de poco valor.

EL DESEMBARCO ANFIBIO

La doctrina corriente en la mayoría de las Marinas, es que el desembarco anfibio no puede llevarse a cabo contra una oposición activa o sin apoyo aéreo.

El SBA (Royal Marines - Special Boat Section) y el SAS (Army - Special Air Section) llevó a cabo incursiones y reconocimientos en distintas partes de la isla, antes del desembarco, a pesar de que no esperaban una falta de oposición desde la costa.

Durante el asalto, la Flota inglesa sufrió daños, a causa de los ataques aéreos argentinos, llevados a cabo con gran valentía. Si los aviones argentinos hubieran podido dañar cualquiera de los dos portaaviones o los dos barcos de asalto, el desembarco jamás se podría haber realizado.

La principal ventaja de la Fuerza de Tareas, fue la falta de AEW. Los aviones Nimrod III no entrarán en operación sino hasta 1983 ó más, y los viejos Gannets quedaron desfasados con el raimiento del HMS ARK ROYAL y EAGLE. Como resultado se debieron arriesgar destructores utilizándolos como radares de vigilancia; consecuencia de esto es la pérdida del HMS Sheffield y el Coventry por causa de un misil Exocet y bombas respectivamente. El Sheffield, el primer barco de guerra que se pierde a causa de un misil desde el hundimiento del destructor israelí Eilat en 1964, fue alcanzado por un misil "peina olas" disparado a una distancia de 30 millas, por un avión Super Etendard. Se dice que la carga explosiva no explotó y los daños los causó el motor del misil. También se dice que el Sheffield tenía apagado su radar de largo alcance a causa de estar transmitiendo por vía satélite.

En el estrecho de las Falklands se perdieron dos fragatas y muchos barcos de guerra fueron averiados a causa de las bombas. Los argentinos dos destructores de construcción británica, armados con misiles Sea Dart, y por lo tanto conocían la cobertura del sistema y volaban bajo, lo que los convertían en blancos difíciles, pero fue la causa de que muchas de sus bombas no estallaran.

Los SAM británicos incluían Sea Dart en cuatro barcos, Sea Wolf en dos y los viejos Sea Cat en muchas fragatas. Se acreditan 8, 6 y 5 aviones respectivamente. Mientras que los Harriers derribaron entre 27 y 31 aviones argentinos sin sufrir pérdidas. Cinco Harriers se perdieron a causa del fuego terrestre y cuatro por accidentes en malas condiciones climáticas.

Los dos buques de desembarco con sus lanchones, habían sido destinados para la operación, pero fueron retenidos, un poco a causa de la presión Parlamentaria, previa a la campaña que, no podría haberse llevado a cabo sin ella.

Los cañones hicieron de las suyas otra vez, la mayoría de los barcos gastaron sus cañones a causa de la cantidad de disparos que efectuaron.

La 3º Brigada Comando de los Royal Marines y Paracaidistas formaron la fuerza de ataque y desembarcaron, de los dos buques de desembarco y el Canberra,

en la Bahía San Carlos el 20 de mayo, después de 7 semanas de travesía. La Fase I, un asalto simultáneo del 2º "Para" y el 40º "Cdo" para asegurar las montañas San Carlos y Sussex. En la Fase II, el 45º "Cdo" y el 3º "Para" aseguraron la Bahía Ajax y Pto. San Carlos respectivamente. La Fase III consistió en el desembarco, por medio de helicópteros, artillería y armas para defensa antiaérea, para cubrir las cabeceras de playa. El 42º "Cdo" permaneció como reserva. Estos desembarcos no sufrieron, virtualmente ninguna oposición, ya que la artillería dio una dura batalla en Fanning Head, antes del desembarco oficial, mientras que los SAS aplicaban tácticas de distracción cerca de Goose Green.

Las conclusiones extraídas de esta etapa de la campaña son muchas. La doctrina de un desembarco anfibio sin oposición es correcta pero, los enfrentamientos anfibios proveen una flexibilidad única, particularmente a una potencia marítima. El peligro que implican las tropas anfibias soviéticas en el norte de Noruega, y las fuerzas anfibias polacas en el Báltico, deben enfrentarse con fuerzas terrestres y aéreas de defensa.

Las AEW (Alerta Aerea Temprana) y ECM (Contramedidas Electrónicas), son esenciales y pueden extenderse por medio de reabastecimiento en vuelo. En deficiencia de aviones AEW con base en portaviones, los AWAC hubieran sido de invalorable ayuda pero no pudieron ser utilizados por estar en manos de los Americanos. Se estan realizando esfuerzos para montar equipos AEW en helicópteros, pero es dudoso que puedan tomar la altura suficiente para ser realmente efectivos.

Debieron reaprenderse las enseñanzas de la II Guerra Mundial, acerca de la falta de defensa aérea, por suerte, considerando las bombas que no explotaron, el costo no fue mayor. El único misil antimisil en existencia era el Sea Wolf, y se cree que derribó uno de los Exocet, pudiendo de esta manera, probar lo que es. Debido a su peso, solo se equiparon en 2 barcos, pero se está desarrollando un nuevo lanzador de 2 o 3 cañones, de 6,25 toneladas que podrá adaptarse a la mayoría de los barcos de guerra, los RFA y aún a los buques mercantes. Mientras tanto, se recurre al cañón Vulcan-Phalanx americano. Aún las ametralladoras fueron efectivas contra los aviones a baja altura, pero el peligro de los soviéticos radica en sus misiles.

Persiste el argumento de hasta cuando los portaaviones nucleares de la Marina de los EE.UU. podrán contener a la flota soviética y su aeronáutica naval. Estos portaaviones tienen una AEW integral, aviones bombarderos, cargas y AEW, además de helicópteros, etc., pero son blancos muy grandes y deben ser protegidos por cruceros, destructores, fragatas y submarinos nucleares. Esto representa un costo que solo puede afrontar una superpotencia.

La Falklands han demostrado que, los portaaviones livianos, de 16 a 20 mil toneladas transportando aviones V/STOL y helicópteros, pueden ser efectivos combatiendo contra aviones supersónicos, lo que debería representar un impulso para el nuevo AV8B Anglo-americano.

LA CAMPAÑA TERRESTRE

El avance comenzó el 26 de mayo. El 2º "Para" tomó Darwin y Goose Green, donde se trenzaron en batalla con 1.200 argentinos (se esperaban alrededor de 500). El 3º "Para" se movilizó para Teal Inlet, el 45º Cdo. en Douglas, el 42º Cdo. permaneció como reserva, y fue trasladado a Monte Kent. El 40º Cdo. proveyó la defensa de la cabecera de playa.

Después del esfuerzo extenuante, el 45º Cdo. y el 3 "Para" alcanzaron sus objetivos el 30 de mayo. Seguidamente se dirigieron a Puerto Stanley; capturando, el 45º Cdo. el Cerro Dos Hermanas y el 3 "Para" apoyado por el 2º "Para", atacó y tomó Monte Longdon la noche del 10 de junio. El 42º Cto. capturó Monte Harriet.

El apoyo de artillería lo proveyó el 29º Cdo. de 5 baterías y 4 naves de guerra.

El ataque final se llevó a cabo el 13 de junio, cuando el 2º "Para" tomó Wirelers Ridge y los Guardias Escoseses, de la 5º Brigada sufieron una feroz batalla por Monte Tumbledown, y los Gurkas, también de la 5º Brigada tomaron Monte Williams.

Las tropas argentinas se rindieron el 14 de junio.

Esta campaña terrestre, otra vez, demostró la extraordinaria versatilidad de los helicópteros, que no solo transportaron tropas al frente, sino municiones, cañones, provisiones y evacuaron heridos. En total fueron utilizados 20 Sea King (10 MK-2 y 10 MK-4); 17 Wessex y un Chinook, al que luego se agregaron cuatro (3 fueron desembarcados después de la rendición). Dos Chinook y 8 Wessex se perdieron con el Atlantic Conveyor.

La principal defensa antiaérea en esta etapa, estaba constituída por los Rapier y los Blowpipe, a los que se le acredita derribar trece y ocho aviones respectivamente.

Los doce tanques livianos Scorpion de los Guardias Geleses y los Royals, junto a los cuatro vehículos Scimitar y el vehículo de recuperación Samson, probaron ser capaces de movilizarse sobre terreno cenagoso, y fueron de incalculable valor para las tropas de avanzada. Para movilizarse sobre el terreno cenagoso, los Royal Marines, llevaron los vehículos para nieve Volvo que utlizan en Noruega.

El Comando y Control aparenta haber sido bueno, y le permitió al Comandante, un General de los Royal Marines, mantener el ímpetu del ataque, forzando a los argentinos a replegarse de las tierras altas que circundan Puerto Stanley y, finalmente, rendirse.

Se conoce ahora que los argentinos no carecían de comida, municiones ni equipamiento. La moral de sus conscriptos fue baja, aunque la de sus tropar regulares fue buena. La conducción fue pobre y se enfrentaron con unas de las principales unidades del mundo, los Royal Marines, los Paracaidistas, los Guardias Galeses y los Gurkhas.

Como siempre, la destreza y entrenamiento triunfó ante la ventaja numérica.

Estas lecciones se pueden aplicar al Flanco Norte de la NATO, donde los Royal Marines Commandos, los Royal Netherlands Marines, los US. Marine Corps y la Canadian Artic Brigate, apoyarán al ejército noruego. Es esencial el entrenamiento en el terreno, apoyo aéreo local (posiblemente de aviones V/STOL, ya que los aeropuertos pueden ser destruidos) y equipamiento ártico (la mayoría pre-desplegado). Las Falklands muestran que en un terreno tan áspero, hay una buena chance para que ante un posible ataque soviético, pueda retenerselos un tiempo, para permitir la llegada de refuerzos, negociaciones políticas, etc. Los helicópteros probaron ser esenciales para el reabastecimiento, pero se requiere más defensa aérea de aeropuertos y unidades.

RESUMIENDO

La URSS se debe haber sorprendido de la determinación de los líderes británicos, de la velocidad de la movilización y el inmediato apoyo de sus aliados. La destreza demostrada por las fuerzas británicas y la utilización de bienes civiles, también debe haberlos sorprendido.

Para la NATO, la campaña de las Islas Falklands enfatiza la importancia de un buen entrenamiento y comunicación, la operación de los tres servicios al mismo tiempo como si fuera uno, la necesidad de una más adecuada defensa aérea, en todos los niveles y lo valioso que son los aviones V/STOL. Uno de los más urgentes requisitos en Europa, el perfeccionar las defensas anti-blindados, por supuesto, no tuvo cabida en la campaña de las Falklands.

Yo creo que esta campaña contribuirá a disuadir una Tercera Guerra Mundial. El peligro de semejante guerra podrá presentarse en 1984/86, cuando el presidente Brehznhnev haya desaparecido de la escena y, tras una puja por el poder, un nuevo liderazgo haya tomado el Kremlim. Esta nueva cúpula deberá enfrentarse a la disyuntiva de la disgregación, no sólo del Imperio, sino también de las partes contitutivas de la misma URSS, o la agresión a Europa. Ellos, si estuvieran seguros de conseguirlo, elegirían la última opción.

La enseñanza de la campaña de las Falklands es que la agresión no paga.

COMANDO Y LOGISTICA DESDE LA BASE EN EL REINO UNIDO DURANTE LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Por: Neville TROTTER, MP Miembro del Partido Conservador en la Casa de los Comunes.

Yo pienso que la primera lección de la guerra en las Falklands es que en una guerra, podemos estar seguros, que lo inesperado es lo que ocurrirá. Yo visité Argentina hace dos años atrás y encontré que su gente en general, y la Armada en particular, todos creen que esas islas les pertenecen histórica y geográficamente. En el colegio les fue enseñado y ellos lo aceptan absolutamente.

Por otro lado no note ninguna beligerancia en su Armada bajo se aspecto específico. No existía beligerancia alguna y recordando lo particularmente expresado por un Almirante, que tendrían que retornar primero a la democracia que a las islas -pienso que dijo Malvinas y no Falklands- antes que el tema Malvinas comenzase. Por ello, cualquier información de Inteligencia disponible, su interpretación no hubiera indicado en ninguno de los bandos, que el conflicto era inminente.

Ahora hablaré sobre el comando de logística. No es para mí fácil de denotar las fallas, porque desde ese punto de vista hubo un gran porcentaje de éxito.

El recientemente retirado, Alte. Tom Hayward, Comandante en Jefe de la Marina de los EE.UU., dijo unos meses atrás que las guerras de estos días serían "ven-como-tu-eres-" (come-as-you-are) y éste fue sin duda alguna el caso de la Guerra del Atlántico Sur. Ocurrió en la Casa de los Comunes en la mañana de un viernes, mientras se trataba una simple legislación interna, cuando el Jefe del Ministerio de RR.EE. dió la dramática noticia sobre los eventos del Atlántico Sur. Eso fue un viernes y el lunes, la Fuerza de Tareas partió. La flota principal partió en solo un fin de semana. Y con un período de tiempo extremadamente corto, más de cien barcos de guerra, auxiliares y mercantes se pusieron en ruta hacia el Atlántico Sur en la Operación "Corporate!"

Mucha gente pensará que los planes serían muy buenos y muy detallados, pero yo estoy seguro que no había ningún plan para esta operación y que los planes fueron preparados -yhablo con la verdad- luego que la flota partió. Un día un Oficial del Estado Mayor me dijo, que la mitad de estos era en broma y la otra parte, se trató de llevarse a cabo como un ejercicio en tiempos de paz y no fué posible. Pero la Primer Ministro no iba a aceptar esta clase de respuesta y los militares no deseaban poner delante de ella dicha contestación.

Pero, es relevante el recordar que en 1967, el Secretario de Defensa del Partido Laborista, Sir Dennis Healey, dijo que había ciertas cosas que Gran Bretaña nunca volvería a hacer nuevamente. Nunca nosotros operaríamos por nuestra cuenta. Nunca operaríamos fuera de nuestras bases con cobertura aérea. Nunca operaríamos fuera de nuestras bases y de las facilidades para reparaciones y ciertamente nunca montaríamos un desembarco anfibio. Por cierto creo que en este discurso en la Casa de los Comunes el se refería a que las

Falklands, eran una suerte de situación que no podía ser aceptada en caso que apareciese.

Y la distancia en que nosotros tuvimos que enfrentar esta operación realmente fué enorme. Todos conocemos los pormenores, siete u ocho mil millas dependiendo en que si uno iba directamente o como en muchos casos, que los barcos o aviones tenían alejarse lo más posible de la costa del continente sudamericano. No sé si un mapa brinda la idea de la inmensidad de la distancia y la distancia entre Gran Bretaña y las Falklands. Es más lejos que de Londres a Singapur o Japón. Le lleva a cualquier cosa entre tres y cuatro semanas arribar allí. No hubo aeropuertos o facilidades costeras para reparaciones. Por eso ustedes pueden ver porque el oficial del Estado Mayor dijo que si este plan hubiera sido pensado en tiempos de paz, se hubiese descartado por imposible.

Ahora ocurre que unos meses antes de la iniciación de la guerra, el Jefe del Estado Mayor de Defensa consiguió el más alto nivel en cuanto a manejo de los refinamientos militares. Fué anunciado públicamente en una carta al Jefe del Comité de Defensa. Se dijo en su momento que era cuestión de un simple cambio de énfasis, pero yo creo que fue una reforma fundamental, desde ahora el Jefe de Estado Mayor de Defensa no actúa más como integrante del Comité de líderes militares. Es el asesor principal del Gobierno (en este caso de la Primera Ministro), yo creo que la reforma probó por sí misma su éxito, solamente a poco de haber sido introducida la guerra aparecía. Y cuando el Gabinete de Guerra se reunía, el único militar presente era el Jefe de Estado Mayor de Defensa. Ahora, si yo dije que el Jefe de EMD era el único contacto entre el cuartel central de la Flota y Northwood en Londres, entonces estoy seguro en que esto no es correcto. Debió haber habido algunos contactos del lado logístico. Pero en el más alto nivel, el enlace con el Comandante de la flota y Northwood era el Jefe del EMD. Hubo muchos llamados telefónicos personales por día entre ellos. Ocurre que ambos son almirantes.

Al comienzo de la campaña, el Jefe de EMD dió una directiva al Comandante y al Jefe de la Flota, en el que suscintamente expresaba que el Comandante de la flota tenía que preparar el desembarco en las Falklands y recuperar su posición. Conjuntamente con esta instrucción había una corta apreciación de la oficina del Jefe del EMD sobre los problemas que la involucraban. El Comandante en Jefe elaboró su plan, el punto cardinal de éste, yo creo, fué la Bahía San Carlos. Un gran número de otros lugares fueron considerados, pero San Carlos fué elegido en particular por estar a distancia de la principal concentración de las Fuerzas Argentinas en Puerto Stanley. Segundo porque en el terreno era imposible la utilización de Exocet contra los barcos en la Bahía. Tercero, porque estaban muy preocupados por los dos pequeños submarinos que podían causar grandes daños en el Sonido de las Falklands (es posible cerrar ambos extremos del Sonido con barcos, helicópteros y antisubmarinos). San Carlos fué el claro ganador sobre las otras alternativas.

El Comandante en Jefe de la flota presentó sus planes al Comité de Jefes de Estado Mayor. Todas las cabezas de las tres fuerzas discutieron los planes y pequeños ajustes fueron hechos, solamente pequeños, entonces el Jefe del EMD presentó su plan de gabinete. Esta fue la única oportunidad en que los Jefes del Ejército, Marina y Fuerza Aérea prescenciaron la reunión del Gabinete de Defensa. Por supuesto que los tres Jefes de la Fuerzas se encontraban diariamente para discutir el apoyo necesario requerido por la Fuerza de Tareas y muchos de los problemas fueron llevados a cabo por una sola fuerza. La Marina, por ejemplo, brindó todo el combustible y la comida, de sus propios recursos. Los tres directores de planeamiento de las fuerzas, se encontraban tres o cuatro veces por semana y su papel principal era coordinar y asegurar que todo fuese cubierto por una u otra fuerza.

Pienso que un hecho muy importante fue que entre la Fuerza de Tareas y Londres no hubo contacto. El Jefe del Em de Defensa pudo haber levantado el teléfono en cualquier momento y hablar directamente con sus comandantes, pero se resistió a esa tentación. El estaba determinado, como él lo expresó, que ésta no iba a ser una guerra en que el hombre en el pozo de zorro fuera a ser dirigido por el Ministro de Londres. Por ello, el Jefe de EM de Defensa no tuvo contacto a nivel persona con la Fuerza de Tareas, hasta que el barco insignia retornó a Portsmouth y éste voló junto con la Primer Ministro para felicitar al comandante de la Fuerza de Tareas.

Antes de ir a los detalles de la estructura del comando en el sur, tal ves debiera hacer un breve comentario sobre la composición de las fuerzas de tierra. Teníamos tres Comandos de Brigadas como ejemplo de permanencia de nuestras fuerzas, como parte de la Marina. Consistía en tres batallones de comandos qiuenes son batallones de infantería muy experimentados. También tienen (lo que a mi parecer es un punto importante) un batallón de logística, quien brinda permanente apoyo a la brigada y que está acostumbrado a ir con ella. También tiene un regimiento de artillería, de tres baterías, no obstante que en esta expedición solo fueron dos, por que la tercera es de reserva. Estas no fueron convocadas.

Inicialmente, mandamos a las islas, junto con los tres batallones de comandos en brigada, dos batallones de paracaidistas. En realidad esto fue coincidencia, de que estos fuesen enviados por que el Ejército tiene en todo momento un batallón de infantería de vanguardia, que está listo a acudir en un muy corto tiempo de llamada. Por eso ocurrió que el primer batallón de línea fuese uno de Paracaidistas y que el segundo que lo cubría por azar fue otro de Paracaidistas. Por esto es que acudieron tan prontamente y que eran tropas tan profecionales, entrenadas para operar rapidamente en terrenos muy malos llevando pocos elementos. No pudieron ser mejores.

Ellos vinieron de la Quinta Brigada de Infantería, una formación recientemente creada con miras a estar dispuesta a operaciones fuera del área de la OTAN. Antes de que esto fuera puesto en acción, en realidad tuvo un período muy corto de vida el cuartel central de comando, el cuartel central de la Brigada para dichos propósitos. La Quinta Brigada consistía en un batallón Ghurka y dos de paracaidistas. Cuando la Quinta Brigada marchó hacia el sur con los Royal Marines, los paracaidistas fueron reemplazados por dos batallones de Guardias: Escoceses y Galeses. Ellos se encontraron de repente con un cambio de sus áreas públicas. Ellos estaban marchando todos los días preparándose para el desfile del Cumpleaños de la Reina, los mismos fueron reunidos bajo un solo uniforme y fueron enviados bajo una orden tajante al lugar más ventoso y húmedo del Reino Unido: las colinas de Gales. Tuvieron una semana para tomar idea de cuanto peor podía ser allá en las Falklands. Esta brigada también tiene un regimiento de artillería. En este caso fue un regimiento completo con tres baterías y con otros elementos más que fueron agregados, incluyendo las tropas e ingenieros que fuesen necesarios. En las dos brigadas eran unos 8.000 hombres y algo como 10.000 entre todos los que marcharon al sur.

Ahora volviendo al comando del sur, el Contra Almirante Woodward era uno de los tres almirantes de mar en la Royal Navy y fue elegido y enviado al sur en el comando de la Fuerza de Tareas 317. Todos los barcos estuvieron bajo su comando, excepto los submarinos nucleares. Estos están siempre bajo el comando directo del Almirante de la Flota y asi quedaron en el caso del Atlántico Sur. Había como es de preveer un capitán de submarinos experimentado dentro del cuadro de oficiales del Almirante Woodward, que trabajaban en turnos de 12 horas alternándose, siendo responsables día a día y minuto a minuto de las operaciones de la Fuerza de Tareas, así el almirante Woodward podía desligarse

del problema que representaban el inminente ataque misilístico u otros inconvenientes y concentrarse de este modo en la estrategia de sus operaciones.

Una vez que el desembarco comenzó, el Comodoro encargado del grupo anfibio tomó a su cargo el desembarco desde el HMS Fearless, colocando su bandera en dicho barco de asalto. Este barco fue absolutamente vital en la operación. Más de 3.500 señales se enviaban desde éste por día y tenía 36 circuítos de radio abordo y si los sovieticos están analizando todos estos detalles, les llevará largo tiempo. Probablemente lo están haciendo, pero será tamaño trabajo.

Abordo también se encontraba el Brigadier Julian Thompson, comandante de una estrella de la 3º Brigada y por supuesto era un Royal Marine. Y cuando éste estableció su cuartel en la costa luego del exitoso desembarco, dicho cuartel central quedó directamente bajo el control del Jefe de la Flota en Northwood, no obstante el comodoro abordo del Fearless permaneció como responsable de la logística y el apoyo a la costa.

Los Royal Marines tienen tres oficiales de dos estrellas bajo un comandante de tres y uno de los de dos es un general de entrenamiento. Segundo es el Jefe de EM. El tercero es el Mayor Gral. de la Fuerzas de Comando. Esto provó ser el punto más acertado, como cortado por un sastre para las operaciones terrestres en el sur. El My.Gral. Jeremy Moore, que mantuvo dicho rango, fué enviado inmediatamente a Northwood y se convino en que fuese el principal asesor de operaciones terrestres del comandante de la Flota, Alte. John Fieldhouse. Entonces él estuvo inmiscuído en el planeamiento de las operaciones de Northwood desde los primeros momentos. Luego el voló a la Isla Ascención, tomó la segunda ola de soldados en el Queen Elizabeth, dirigiéndose al sur fue levantado por un destructor, que fue tomado como barco insignia cuando él estuvo por el lapso de dos horas dialogando con el Alte. Woodward y entonces el My.Gral. Moore tomó el mando de las tropas terrestres que originariamente fueron comandadas por un Brigadier. Me referí con anterioridad a la falta de apoyo directo desde Londres y de hecho el Comandante en Jefe de la Flota en Northwood solamente dió algunas direcciones a los comandantes en el lugar de los acontecimientos. Como ya dije, el Ministro de Defensa y el Whitehall nunca habló con la Fuerza de Tareas.

Del lado naval, 10.000 marinos fueron al sur con la flota y en razón de actividades adicionales requeridas para las operaciones, 4.000 alojamientos extra fueron creados. Por supuesto no todos fueron al sur. Algunos de ellos fueron a las reservas, ha reemplazar a los que fueron al sur. Otros, muchos de ellos, fueron al sur en barcos mercantes por que cada uno de estos barcos disponían de grupos de comunicaciones y a veces también grupos navales. Solo 20 reservistas fueron llamados en la Marina y creo que la mayoría eran correos. Había tantas cartas a repartir que se tuvo que llamar especialistas para hacerlo.

La flota tenía algo así como 30 barcos de guerra; 24 destructores figuraban como el máximo allá abajo. Por supuesto para el momento en que todos estuvieron en el lugar los primeros comenzaban el retorno al ser reemplazados. Practicamente todos los civiles llamados por la Marina como Auxiliares fueron al sur. Tenemos 10 barcos tanques, 6 de desembarco, 5 de reabastecimiento, 4 de apoyo de los Tanques y 1 de apoyo con helicópteros; y todos ellos -bien equipados- fueron al sur. Uno de los mejores rasgos de la operación abastecimiento fue la forma en que la Marina Mercante cooperó con la de Guerra. 35 barcos fueron tomados. Un nuevo vocablo fue creado. Lo cual no cayó muy bien en la Marina Mercante. Se dijo que los barcos fueron "Stuft", barcos requisados a la Marina Mercante, y esto no gustó mucho. Estos salieron de barcos tomados a

los comerciantes y 29 fueron alquilados y 24 requisados. El buque de pasajeros Queen Elizabeth estaba en su viaje por mediterráneo teniendo un número de pasajeros americanos del otro lado del Atlántico e iban a Southampton a buscar pasajeros ingleses y continuar. Pienso que la compañía naviera habrá naturalmente dicho: "Por favor, pueden requisar nuestro barco en vez de alquilarlo", entonces el único reclamo en contra de ellos sería invalidado como resultado de una acción legal tomada por el gobierno. Por eso fue que 24 barcos fueron requisados en vez de rentados.

Quince barcos tanques fueron tomados. Muchos de ellos fueron usados para transportar al sur el grueso del combustible, pero algunos fueron usados para abastecer a los barcos de la zona. Hubo tres de pasajeros, tres contenedores, ocho del Mar del Norte, nueve de carga incluyendo una considerable capacidad refrigeradora y cuatro barrèminas. Los que limpiaron unas 20. Creo que estas eran de fabricación alemana. Ellos tenían una verde, pero no sé si alguien puede reconocerlas por esa descripción. Pero, había también barcos de reparaciones y estos jugaron un papel vital al que retornará en un momento. Tres remolcadores y media docena de navíos de diferente clase también se encontraban en la zona.

Un total de 3.000 marinos mercantes fueron allí, incluyendo 56 mujeres. Se les pagó el 150% de sus haberes normales. Aparentemente está acordado que si nosotros vamos a la guerra con alguien más, las tripulaciones recibirían el 100% sobre lo normal, pero si es nuestra propia guerra obtendrán el 150% más. Pero uno de los rasgos más importantes de esta campaña fue la colaboración de en un cien por ciento de los civiles involucrados. Ninguno de esos 3.000 marinos tuvo que ir al sur. Ninguno de ellos hubiera rehuído, pero no ocurrió

Había una confianza total entre el Gobierno y la Marina Mercante o entre la Marina Mercante y el Gobierno para ser más correcto.

Por que los términos bajo los cuales los barcos fueron tomados no se acordaron hasta después que la guerra había terminado. La primera requización tomó lugar el viernes 2 de abril, cuando la invasión comenzó. De hecho algunos barcos lo fueron antes de que el anuncio fuese dado a conocer, en la Casa de los Comunes, sobre la confirmación de la invasión. Por ello el 2 de abril fue cuando las primeras requizaciones ocurrieron. La campaña terminó el 14 de junio y los términos no fueron concertados de hecho hasta el 23 de junio. La discusión, según yo entiendo, sobre el costo fue tan grande que el Ministro de Hacienda tuvo que ser incluído. Pero la velocidad con que esos barcos estuvieron navegando hacia el sur es realmente remarcable.

El buque de pasajeros Canberra estuvo hasta el final de los 96 días de crucero por el mundo. Tuvimos mucha suerte de que éste estuviera en el final de crucero y no en Tahití para esa fecha. Este se aproximaba a Gibraltar y fue ordenado que entrase en puerto. Un grupo de la marina lo abordó y con cintas métricas tomó las medidas para una plataforma de helicópteros y otras alteraciones y luego fue a Southampton, arribando el miércoles y partió para el sur el viernes. Para todo esto se demandó una semana.

Un comentario anecdótico, es que 19 maquinistas eran paquistaníes y por ello no podían ser enviados a la zona de guerra, entonces fueron reemplazados por otros marinos de la Unión Nacional de Hombres de Mar, estos eran todos de nacionalidad Yemení. Particularmente no entiendo la lógica de esto.

Los barcos en general estaban preparados para reabastecerse en el mar y 17 de ellos tenían plataformas de helicópteros. Existen algunas historias dignas de mención. El Canberra fue usado -un barco de 40.000 tns pintado de blanco- como barco de asalto y yo le pregunté al capitán si ellos tenían alguna defensa. El dijo que los Infantes de Marina tenían desplegadas en cubierta unas 50 ametralladoras,pero cuando ellos desembarcaron se las llevaron.

El ELK, uno de los ferries en mi parte en Inglaterra, en el norte, viaja todas las noches al continente. El fue a San Carlos con 2.000 tns de munición en cubierta. Tuvo suerte; tenía dos bofor para defenderse, lo que es mucho más de lo que tuvieron los otros. El capitán comentó que él no pensaba que podrían haber hecho mucho si hubiesen sido alcanzados.

Pero en todo momento había seis u ocho grandes mercantes o auxiliares en la Bahía San Carlos en el "Callejón de las Bombas" y ninguno de ellos fue dañado. Ello es bastante extraordinario. En el mar, como sabemos el Atlantic Conveyor fue hundido por un misil Exocet y un barco tanque fue alcanzado por una bomba que lanzaron rodando por la puerta trasera de un avión Hércules. La bomba no explotó.

La lección menor que aprendimos fue que los barcos navegaron en muchos casos sin la guía adecuada pra su supervivencia.

Supongo que si usted va en viaje alrededor del mundo, normalmente no pensaría en llevar en sus botes salvavidas elementos de supervivencia antártica. Pero, la gran lección es una a la que me referí con anterioridad y es la necesidad de un país de tener una marina mercante considerable y disponible, en la que barcos como estos puedan ser obtenidos. En el futuro si solamente barcos con banderas de conveniencia son disponibles, ¿estarán sus tripulaciones en igual condición? La respuesta es probablemente NO. Los barcos probablemente podrán ser obtenidos, pero sus tripulaciones no. Debemos tener nuestros barcos y nuestra propia bandera, si deseamos utilizarlos de esta manera. Me referí a la cooperación por parte de los civiles está más allá del elogio. Todos mis amigos en la Marina Mercante me comentaron que en todos los casos en que nuestros barcos fueron reacondicionados para su travesía al Atlántico Sur, el entusiasmo, velocidad y confianza del personal de los puertos que llevó a cabo dicha taréa fue absolutamente asombroso.

El personal trabajó duramente los fines de semana inclusive, y durante dicho período nunca se mencionó nada sobre las leyes sindicales. La gente se abocó realmente a su tarea y hubo una respuesta magnífica por parte de todos los civiles que se vieron involucrados. En una oportunidad un barco de la clase "RO-RO" fue convertido en un transporte-helicópteros en una semana. Ciertamente el contraste del lado de la logística fue la improvisación y la flexibilidad remarcada. Del lado de la aviación, creo que se hizo referencia a la instalación de equipos aéreos de alerta temprana. Eso llevó 11 semanas y ahora están allá, según pienso. Por supuesto estuvieron demasiado tarde para la guerra, pero instalar dichos equipos en ese lapso de tiempo es in duda remarcable. El dotar a los Nimrod del equipo para reabastecimiento en el aire, la colocación de misiles Harpoon -en mi opinión largamente retrasada- y la instalación de los Didewinder, se realizó en días más que en semanas y lo mismo ocurrió con los equipos de reabastecimiento para los C-130 "Hércules". Cosas que normalmente hubieran llevado meses, tomaron días o semanas. Tal vez uno de los grandes cambios fue que en tiempos normales hubiera llevado años la aprobación financiera para llevar a cabo todas estas cosas.

Una de las grandes lecciones que podemos extraer, es lo que se puede hacer si para el dinero no hay objeción y esto fue lo que aquí se dijo, que no habría restricciones financieras de ningún tipo. Si algo tenía que ser hecho debía serlo ahora, sin importar el costo. Esto, por supuesto, mejoró notablemente la capacidad de hacer cosas.

El nuevo transportador, el HMS "Illustrious", fue construído en mi pueblo natal, en Tyne, y fue aceptado en servicio el 18 de junio, meses antes de la fecha de entrega y fue comisionado al mar (algo que no ocurre en la forma usual) en 20 para ganar tiempo. Fue comisionado en el mar en su viaje al sur.

Arribó a Portsmouth el 24 habiendo hecho algunas pruebas en su viaje. Se lo abasteció en tres días. el primer Sea Harrier aterrizó el 24, completando sus pruebas aéreas el 26 y finalizando todas sus tareas en ese día, salió a navegar el 2 de agosto habiendo sido aceptado solamente por la el 18 de junio. Es un barco de 20.000 tns con una tripulación de 1.000 hombres. Algunas de las pruebas se llevaron a cabo en 9 días, cuando el plan original era que tomaran 9 meses. Espero que hayamos aprendido alguna lección de esto, para el futuro.

Me he referido a los dos barcos de reparaciones, quienes aún se encuentran allá, según creo. Estos eran barcos para reparaciones en las plataformas petroleras del Mar del Norte y yo desearía saber que hubiéramos hecho, por que el Triumph, el último de nuestros buques de reparaciones de la Armada que solía estar basado en el este, pero que fue traído a casa hace algunos años y que luego de algunos años de descanso en Chatham fue desguasado. Nosotros no tuvimos barco de reparaciones. Se me ha dicho que estos dos barcos de reparaciones del Mar del Norte ejecutaron su misión magníficamente y de hecho fueron más aceptables a las necesidades de reparaciones modernas que el viejo barco de depósito que había sido convertido de un transporte-aeronaves.

Y así fue como estas naves navegaron hacia el sur con 160 hombres de la armada a bordo, como así tripulantes civiles y el primero en ir allí reparó a 11 barcos con daños de batalla en conjunto. Inicialmente estuvo basado en Georgias del Sur, pero estaba demasiado lejos de la acción por ello fue traído hacia inmediaciones de las Falklans y las reparaciones se llevaron a cabo en dicha área. Mas tarde éste fue a uno de los canales y también reparó la Plymouth -una fragata dañada por tres bombas- en el mar en cuatro días. A mi me gusta la historia donde fue alcanzada la Gamrogan por un Exocet que le causó algunos daños. No fue hundida. Pero, durante la reparación se sucitó la necesidad de soldar acero inoxidable, para lo cual aparentemente se necesitan algunas piezas especiales de acero inoxidable. Al no tener ninguna de estas a bordo, utilizaron un par de cucharas. Otro caso, supongo de improvisación.

Pero algunas personas han expresado y he visto que en los periódicos americanos, que si todas las bombas hubieran explotado el resultado hubiera sido distinto.

Dije con anterioridad que la logística británica fue muy exitosa dentro del aspecto de la guerra y lo fue. Recuerden que el Tercer Comando de Brigada ha ido a Noruega todos los años durante mucho tiempo y por ende tiene equipos y medios ya desarrollados para tal fin. Se me ha dicho que cuando estos navegaron hacia las Falklands llevaron todos estos dejando solamente detrás sus eskies. Pero hay aproximadamente un mes de abastecimiento para el mar cargados en cualquier momento en el barco de abastecimientos, por eto ellos levaron anclas y se hicieron a la mar con todos sus equipos que normalmente llevan en el barco. Esto fue una gran ventaja pues significa estaban listos para partir. Ellos sabían lo que había a bordo y que iban a 8.000 millas en ves de 1.000, pero ellos estaban prácticos en moverse rápido y en llevar todo con ellos. Los dos batallones de paracaidistas al igual que los batallones de avanzada, también tenían sus equipos en depósito listos para salir. No estaban cargados pero no tomaron demasiado tiempo en transportarlos a los buques.

En el Reino Unido existe una experimentada organización logística. Los Marines van anualmente a Noruega. Durante muchos años una Brigada de Infantería va a Dinamarca y una gran cantidad de personal y almacenajes iría a Alemánia en caso de una crisis de la OTAN. Nosotros participamos en el ejercicio Crusader y una enorme cantidad de personal y equipos fueron movidas durante el ejercicio a Alemania. Por ello hay en el país una buena organización logística utilizada para mover gente rapidamente al extranjero, probablemente en una forma que ningún otro país de la OTAN pueda. El personal sabía que es lo que esta-

ban haciendo y fueron sorprendentemente rapidos en tener las cosas listas.

Cuando llegó el momento de cargar los barcos, apareció una ventaja, la que de hecho no hay casi caminos en las Faklands y por ello no había sentido en cargar grandes cantidades de vehículos. Dos Brigadas normalmente usan unos 3.000 vehículos. Para esta operación se llevaron solamente 300, por que hay solamente 10 millas de caminos en todas las Faklands. De hecho que de todos los 300 vehículos en realidad no se los necesitó en su mayoría, por que se descubrió que uno de los problemas era que la mayoría de los equipos de hoy en día vienen provistos de un vehículo: los equipos de reparaciones, el taller móbil estan construidos sobre vehículos. Los caminones llevados allá no iban a ser usados nunca y no estaban en el tramo final cuando llegaron a Puerto Stanley. Ellos fueron dejados en la costa simplemente por que tenían facilidades de reparaciones y de comando y luego tenían que ser llevados al próximo lugar por mar o helicóptero según progresaba el avance.

El principal problema logístico fue el movimiento del grueso de los almacenamientos desde los barcos a la costa. Ese fue en trabajo muy dificultoso y no había facilidades para hacerlo. Cuando estuve en Puerto Stanley no recuerdo haber visto una grua. Supongo que deberían tener algunas móviles en garages pero no hay facilidades portuarias normales y por supuesto en la Bahía San Carlos no había absolutamente nada. Todas las facilidades portuarias tuvieron que ser llevadas por la Fuerza de Tareas. Todo tipo de amarras, boyas, correajes, anclas y de hecho toda suerte de reparaciones que pudiesen ser necesarias, cualquiera de ellas, tuvo que ser llevada. Fue una tarea mayor el llevar a los barcos la cantidad requerida de equipos que se encontravan en tierra, probablemente fue la parte más dificultosa de la operación de logística.

Nadie sabía cuanto duraría la operación que se iba a llevar a cabo, si iba a tomar 3-4 semanas para que cualquier cosa llegase hasta allí y luego había que mantener la corriente de abastecimientos logísticos fluyendo. Por eso es que hasta el final se seguían enviando más abastecimientos desde el Reino Unido a unirse con la flota y ya en el final se remitieron casamatas para una guarnición de 3.000 hombres. En un momento se pensó en comprar y mover un viejo villorio petrolero en las Shetlands, pero no pareció ser muy práctico como originalmente se pensó y por esto se compraron nuevas casamatas.

Durante las operaciones algo así como 10.000 personas y 100.000 Tns. de carga fueron enviadas allí, junto con vehículos y entre 90 y 100 helicópteros y Harriers fueron a aquellas costas, 12 millones de comidas y 1 millon de raciones empaquetadas fueron llevadas al Sur al final de la campaña cerca de medio millón de toneladas de combustible había en la línea de abastecimiento, más 670.000 Tns. que ya habían sido despachadas del Reino Unido al Atlántico Sur. En conjunto 160 aeronaves fueron al sur, tanto para ser usadas en tierra o en los barcos. Una historia muy exitosa como ya dije.

El único crítico déficit fue la pérdida de tiendas cuando el Atlantic Conveyor fue hundido. Ellos no hicieron la repartición de la carga con las tiendas para 4.500 hombres, que fueron enviadas al sur en el Atlantic Conveyor y éste fue el único déficit. En ningún momento las aeronaves estuvieron inoperables por falta de repuestos y el capitan del barco insignia Hermes reportó que nunca estuvieron cortos con nada y sus barcos escoltas estuvieron comiendo bifes, como cuando dejaron puerto, después de 100 días. Hubo ciertos cargamentos extraordinarios. Hubo regalos de whisky de Nueva Zelandia. Estoy seguro que espléndido. Hubo cascos de balaclava, tejidos sin duda por señoras ancianas. Hubo ropa interior térmica, cerveza especialmente destilada en considerables cantidades y hasta frutillas con crema fueron llevadas allí. En el final había 11.000 y más prisioneros de guerra para ser alimentados e inspeccionados luego.

Una mención fue hecha por Sir Patrick Wall sobre el papel de la base de la isla Ascensión y que fue absolutamente vital. Es un lugar esteril. No hay presencia militar británica ahí. No había comodidades disponibles. En tiempos normales hay un pequeño destacamento norteamericano y no existen factores interesantes (debido a que nadie vive ahí) alguien dijo un poco en broma que tal vez haya un movimiento en las Naciones Unidas para darle la independencia. De hecho, no hay nadie, no había isleños en Ascensión. Por ello cada uno podrá sacar sus propias conclusiones del significado de esto.

Inicialmente cuando la Fuerza de Tareas navegó hacia Ascensión ancló en la bahía a su largo. Un capitán de la Marina Real fue enviado como oficial británico en jefe. Pero como la RAF estaba involucrada en trabajos en la isla y estos se incrementaron él fue reemplazado por un capitán de Grupo de la RAF. La RAF transportó en vuelos a más de 5.000 personas y 7.000 Tns. de equipos y el máximo del movimiento fue más de 800 vuelos diarios. Muchos de estos por supuesto fueron de y para los barcos anclados en la costa. Se han hecho referencias al gran número de reabastecimientos en vuelo y las salidas de estos aviones tanque creo que sólo seis de estos fueron abortados por problemas técnicos, lo que es remarcable. Ocurrió que tres aviones tuvieron que ir a otros países, incluyendo al Vulcan y sus bombas que fue a Brasil.

Para llevar a un Vulcan a las Faklands fue necesario operar con 10 aviones tanques con frecuencias de hasta 18 salidas. Estos tanques debían por supuesto cargarse mutuamente en vuelo para hacer llegar los Vulcan hasta allí. Por esto era una operación enorme hacer que los Vulcan llegasén a la zona y por esto es que no hubo muchos vuelos de Vulcan. Se han hecho referencia al gran número de salidas para patrullaje marítimo de los Nimrod, los que con reabastecimiento en vuelo podían doblar su rendimiento, quedandose en vuelo hasta 18 horas como máximo.

Hubo una gran cantidad de envíos de provisiones. En Ascensión había disponibilidad para cargar correctamente los envíos que en Gran Bretaña debido a la premura con que habían sido sacados no lo estaban. Como así, agregar las cosas que se habían olvidado y que debían ser enviadas al sur. Hubo 600 vuelos de carga a la isla Ascensión desde el Reino Unido y afortunadamente los cargueros pesados Belfast que la RAF había perdido debido a los cortes de los gastos de defensa algunos años antes, estos no habían sido totales y por ello la RAF estuvo en posición de alguilar algunos de las compañias civiles que actualmente los operan. El Hércules fue el principal avión y unas 14.000 horas fueron voladas a Ascensión y los VC-10 agregaron unas 4.000 . Algunos Hércules fueron usados para apoyar a la Fuerza de Tareas en el sur y se realizaron unos 40 lanzamientos de elementos vitales y materiales para la fuerza. Uno de los primeros materiales vitales fue el nuevo oficial Comandante del 2º Regimiento de Paracaidístas, quien saltó de un Hércules luego de volar 12 horas hasta el lugar. El saltó en el medio de la noche sobre el mar, y utilizando equipo indicador electrónico fue recogido por una fragata, quien lo llevó a la costa.

En los vuelos de los Hércules al sur habían dos tripulaciones, y el tiempo de vuelo normal superaba las 24 horas. Creo que este llego a las 28 horas , estableciendo un record mundial. No sé si alguien quiere competir por esto. Yo he estado solamente cuatro horas en un Hércules y fue bastante. Veintiocho horas está más allá de lo creible.

Los helicópteros en las Falklands fueron, por supuesto, vitales para la logística y no los había en número suficiente. La pérdida de helicópteros en el Atlantic Conveyor fue una pérdida, una seria perdida. Los que llegaron allí (un gran número de helicópteros arribaron al lugar) fueron usados para mover armas y municiones. Muchos de ustedes habrán oido hablar sobre los Royal Marines

"yomping", que en el lenguaje marinero significa andar por las colinas con 140 libras de peso en las espaldas y los Royal Marines "yomped" con estas cargas alrededor de la mitad de la parte norte de las islas.

Los helicópteros Chinook fueron bien utilizados. Las reglas de seguridad yo entiendo que de alguna forma fueron reducidas, llegándose ha transportar hasta 81 pasajeros. Cuando los Guardias Escoceses y Galeses fueron a las islas, solamente podían cargar 71. No sé cuantos Ghurkas habrán tratado de cargarlos. Probablemente habrán puesto abordo unos 100. En otra oportunidad transportaron tres cañones de 105 mm. y 22 artilleros. Pienso que a dos los llevaron colgando y al tercero dentro o de algúna otra forma. Dije que en el comienzo las medidas de seguridad fueron reducidas y está fue uno de los factores que posibilito algunas pérdidas, que no hubieran ocurrido en tiempo de paz, si las reglas se hubieran aplicado normalmente.

La munición usada allí fue interesante. Tendremos que esperar aún para saber más sobre la lucha antisubmarina que tuvo o no lugar. Lo que parece ser es que algunos torpedos antisubmarinos fueron disparados y pienso que las reglas normales de la OTAN sobre la espera hasta escuchar el sonido del torpedo oponente llendo hacia uno, tal vez no fueron conformadas. Uno debe preguntarse, si de hecho ésta es una regla importante de la OTAN, de ser ésta una regla. Probablemente, debe haber por allí algunas ballenas con dolores de cabeza. Pero, no es seguro si ha habido o no un ataque de submarinos argentinos. Pienso que probablemente hubo un intento. No funcionó y según lo que he escuchado de fuentes americanas es que ellos están inspeccionando el sistema de control de fuego sobre ese tipo particular de submarino. No sé si esto es cierto o no.

Pero visto desde afuera, parece ser que si usted la brinda a un artillero un proyectil, él lo dispara. Estoy seguro que hay algunos artilleros aquí, que podrían decirme si estoy equivocado o no. Si se le da 10, también los dispara. Si le damos 100, él los disparará. Si le damos 1.000, él disparará hasta que la batalla finalice. En las últimas etapas cuando se estaba preparando el ataque final a Puerto Stanley, los 30 artilleros de la Artillería Real dispararon 16.000 proyectiles.

Quisiera decir un poco más sobre la organización en Northwood. Este es un cuartel central conjunto. Es un cuartel central de la OTAN como ustedes saben. Es un cuartel central inusual. Es el cuartel central del Atlántico del Este subordinado al SACLANT. Es también el Comando del Canal al mismo nivel de importancia, en teoría, a SACEUR y SACLANT. Es también la base del comandante de la Flota Británica . Ahora próximo a este en el mismo terreno está el cuartel central del 18º Grupo de la RAF, el cual es un grupo Marino. Hay un oficial de Alta Graduación, que es también asistente del Comandante de la Flota. El fue el hombre de la Fuerza Aérea destacado en esta operación en John Fieldhouse. Su estado mayor (Estado Mayor Aéreo) fue aumentado por personal no perteneciente a la marina: pilotos de caza, etc. El comandante en jefe de nuestra Fuerza Aérea Operacional en el Comando de Ataque, retuvo su comando en una unidad de la RAF, y su cuartel central estuvo muy envuelto en el planeamiento y asesoramiento en el lado de la RAF. El encargado de las operaciones terrestres, fue originalmente el Mayor General Jeremy Moore, el Marino de dos estrellas que luego fue al sur a comandar las fuerzas de tierra en las Falklands y cuando él tuvo que marchar, el comandante territorial del Distrito del Sudeste en Inglaterra fue trasladado a Northwood para convertirse en el Encargado de las Fuerzas Terrestres allí.

Pienso que las lecciones que debemos aprender aquí es que no deben haber demoras políticas. Debe haber un total apoyo político como lo hubo. Debe haber un mínimo de burocrácia, ningún error financiero y no debe haber ningún tipo de interferencia entre los comandantes sobre los puntos. Aplicando todas es-

tas cosas, obtendremos bien aprendidas lecciones para el futuro.

Ya me he referido al hecho, de que una gran ventaja vino a traves del hecho que los hombres en el Comando de Brigada, al menos, estaban acostumbrados a trabajar juntos. Hubo una rápida improvisación de flexibilidad en la logística, planeamiento y apoyo y la mayor prioridad fue dada a estas operaciones sin limitaciones financieras. Supongo que lo más importante debe ser la calidad de los hombres y el hecho que estaban listos para marchar.

Ahora la campaña está siendo analizada aun en el Whitehall y deberemos esperar para conocer el resultado oficial. Sospecho que será más una cuestión de reaprender viejas lecciones que nuevas y estoy completamente de acuerdo que otras naciones aprendan de ellas y creo que lo harán. Pero, también sugiero que hay una necesidad de aprender algo para este país tambien y necesitamos aprender la necesidad de una Marina fuerte, flexible y con todo tipo de capacidades. Todavía conservamos esta capacidad como lo hemos probado y creo que es esencial que la mantengamos debido a las inseguridades del futuro. Pienso que una cosa debemos enaltecer y son las cabezas de nuestra Marina que han mantenido dicha capacidad a través de las grandes dificultades de los últimos años, donde sus taréas fueron las de comandar y crear y mantener una fuerza para la OTAN de corto radio de acción especializada en la guerra antisubmarina. En contra de este estamento ellos mantuvieron la capacidad de utilizar la flexibilidad del poder naval a miles de millas. Toda la honra y el crédito va a dichas cabezas de nuestra Marina por sus logros.

La última vez que tuvimos un barco soviético en nuestro país, yo charlé con el almirante que vino en él, y no me causó sorpresa cuando me expresó que ellos aprendieron de la historia de nuestra Marina Real en relación a la importancia del poder naval.

Creo que ésta es una lección que nosotros en este país no debemos olvidar en el futuro o de lo contrario estaremos en gran peligro.

EL IMPACTO DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR SOBRE LAS VENTAS DE DEFENSA BRITANICA

Por: Teniente Coronel Robert JARMAN.

Espero que me perdonen si comienzo sitando tres cortos párrafos de la Declaración de Estimados de la Defensa para 1982, confeccionada antes de la invasión argentina a las islas Falklands:

"Nosotros estimados que las transacciones en ventas de Defensa alcanzarán, en "1982/83, a 1.800 millones de libras".

"Para asegurar que, en el desarrollo de nuevos equipos, jueguen una parte signi- "ficativa las consideraciones para las exportaciones, alentamos a la industria a "someter sus puntos de vista, respaldados, siempre que sea posible, por un estudio "de mercado, en una etapa temprana del proceso de gestión".

"Debemos asegurarnos que, siempre que sea posible, (y más frecuentemente que hasta "ahora) las necesidades de las FF.AA. se encuentran de una manera compatible con "las demandas del mercado de exportación".

Y una más, del Prólogo del Presupuesto, que fuera firmado por el Secretario de Estado para la Defensa, el 18 de junio de 1982:

"Solo cuando se halla estudiado totalmente la crisis de las Falklands, estaremos en "posición de tomar una decisión, razonada y considerada respecto a los ajustes que "se deberán hacer al programa de Defensa".

Desde que la presente Primer Ministro asumiera el poder, ha estado resueltamente alentando la industria de la Defensa. No es para menos ya que está bien advertida que de los 1.800 millones de libras mencionadas anteriormente, se debe cotejar con los 7.000 millones de libras estimados como gastos en equipos para 1982/83. Esto, por supuesto, sin incluir el costo de las operaciones de recuperación de las Falklands Island y Georgias del Sur.

En esta etapa, no es fácil preveer el efecto a largo plazo de la campaña en las ventas futuras. El Secretario de Estado para la Defensa está al tanto de que se necesitará " meses " para"analizar la operación de las Falklands e identificar los fundamentos estrategicos, no menos en el área de los equipamientos defensivos". Más recientemente, el Ministro de la Defensa afirmó " queda mucha evidencia detallada para recolectar y evaluar".

Cualquier tipo de hostilidades pueden tener un efecto inmediato en la industria de la Defensa, especialmente cuando se comienza a relacionar el equipo al medio ambiente. Lo irónico, desde un punto de vista británico es que el equipo que recibió más publicidad en la prensa británica, fue el misil EXOCET, fabricado en Francia y utilizado contra nosotros, con un efecto dramático que comenzó con el hundimiento del HMS SHEFFIELD en mayo. Al otro día, la palabra EXOCET entró en el lenguaje ciudadano, alimentando incidentalmente, un prejuicio anti-francés en Gran Bretaña.

A pesar de que será Francia y no Gran Bretaña la que gane con las inmediatas e inevitables pedidos para la provisión del Exocet, es de esperar que se haya a-

prendido, de este lado del Canal, una brillante lección acerca del servicio de post-venta. Sin los ingenieros de Dassault, viviendo en la Argentina, cumpliendo un contrato que comenzará en Noviembre de 1981, es extremadamente improbable que las Fuerzas Argentinas fueran incapaces de adaptar los Exocet a los Super Etendart y, en consecuencia, tanto el HMS Sheffield como el Atlantic Conveyor, probablemente no se hubieran hundido. Por su puesto que el Gobierno francés cortó la provisión de expertos y material cuando comenzaron las hostilidades, pero parece que no intentaron hacer regresar a los expertos que se encontraban allá; parece que la industria de Defensa francesa no tenían motivos para recordar al Gobierno francés, quienes se encontraban en Argentina a principios de abril.

El Gobierno francés indujo al Gobierno británico a pensar que los argentinos jamás podrían lanzar los Exocet desde el aire y aunque los diplomáticos franceses estén pidiendo disculpas por aconsejarnos mal, los franceses pueden estar orgullos de su estrategia de venta. No debe olvidarse que el Gobierno francés posee el paquete mayoritario en Dassault, los fabricantes del Etendard y poseen Aerospatiale que fabrica el Exocet.

Se sabe ahora que se debió efectuar una incursión SAS a Río Gallegos en la Argentina continental, para destruir a los Etendard equipados con los Exocet.

Hemos visto, de este modo, un ejemplo de primera, de como el Gobierno francés y su industria de Defensa trabaja, guante en manos, por un éxito comercial, sin dejar de respetar las sutilezas diplomáticas. Dada la envidia que exite, tanto en los circulos del Gobierno británico como en la industria de la Defensa británica, por la forma en que los franceses manejan sus exportaciones de Defensa, es dable esperar una cooperación más estrecha entre la diplomacia británica y los ingenieros vendedores del mercado. Dicha cooperación, por supuesto, frecuentemente no será más que un conveniente lapso de memoria diplomática.

Si, desde el punto de vista británico, el Exocet fué el villano, entonces, el Reino Unido también tienen sus héroes. Tanto el Rapier como el Blowpipe recibieron buena prensa y como el Exocet, de la noche a la mañana, se transformaron en palabras comunes. La fortuita realización, en junio de este año, de la Exibición del equipamiento del Ejército Británico, les dio a British Aerospace y Short Brothers, la oportunidad de comprobar la reacción inmediata de muchos de los principales militares del mundo ante sus equipos tan recientemente en acción. Parese existir laguna controvercia acerca de cuan exitosos han sido estos sistemas, al Rapier se le acredita derribar 13 y al Blowpipe 9 de un total de 39 aviones argentinos derribados desde el desembarco, pero la USAF, aparentemente esta satisfecha con lo realizado y la órden de los EE.UU existente, aprarentemente va a ser incrementada por unas 12 unidades extras, elevando el costo a unos 60 millones de libras.

También el US Army está tomando en cuenta, favorablemente, el Rapier como equipamiento de sus tropas de despliegue rápido. Es justo reconocer que la campaña de las Falklands, ha levantado los proyectos de ventas de los Rapier y los Blowpipe; causando, especialmente en este último, una revisión de la estrategia de ventas.

Por otro lado, da que pensar que ambos, el Exocet y el Rapier sean inversiones nacionales, antes que desarrollos colaborativos. Todo parece ser de buen agüero para el Rapier en el mercado.

El imaginativo depliegue de los Carl-Gustav de 84 mm. en las Georgias del Sur, por parte de un joven oficial de la Royal Marines, seguramente tendrá repercusión en las ventas de defensa. De todos modos, aunque el beneficio inmediato será para los succos, la acción recordará a muchos de la versatilidad de las armas de lanzamiento de hombro, y será un empuje positivo para el programa LAW 80 británico.

En el otro extremo de la escala, en términos monetarios, esos clientes potenciales que se veían atraídos por el Harrier, pero consideraban al avión como una interesante superchería, se deben haber sorprendido por el desempeño de los Sea Harrier contra los Mirage/Dagger argentinos. Debe ser de interés inmediato para las ventas de Defensa, la posibilidad de desviar los 6 Sea Harrier de una orden de la Indian Navy para reponer las pérdidas británicas en las Falklands. Es de esperar, que este tema se vea aliviado por el reciente anuncio de que se destinarán 226 millones de libras para reponer las pérdidas de helicópteros durante la guerra, incluyendo 14 Sea Harrier.

La campaña de las Falklands ya tuvo algunos efectos sobre las ventas de Defensa. La venta del HMS Invisible a Australia ha sido cancelada, posiblemene para ser reemplazada por el HMS Hermes. También aprendimos que, las negociaciones entre British Aerospace y la Marina China para la adquisición de los Sea Dart, por parte de estos últimos, para instalarlos en sus destructores de clase Luda, se vieron interrumpidas mientras se analiza el desempeño del misil durante la campaña. La Thorn EMI Automation seguramente perdió la venta de su "Target Designation Unit" a la Argentina; ordenado para el destructor Clase 42 Santisima Trinidad. En forma similar, Marconi Avionics y Cossor parece que no podrán cerrar trato con la Argentina para proveer sistemas IFF (identificación amigo o enemigo) y visores de proyección panorámicos. Venezuela, el más importante aliado argentino durante la campaña, recientemente suspendió su pedido, de 70 millones de libras por las aeronaves Hawk.

Si la campaña no hizo más por el pensamiento militar británico, sirvió como recordatorio del rol escencial y único jugado por la infantería: un concepto apto para confundirse en las llanuras de Westphabia. Por distintas razones, las ventas de equipamiento individuales para soldados, son dejados de lado ante una venta de aviones de combate o tanques. Los británicos se enorgullesen de equipar, vestir y alimentar a cada individuo de sus tropas regulares, en un muy buen nivel; y esta política se refleja en las ventas de artículos tan escenciales como ropa y bolsas de dormir. Las referencias respecto al desempeño en las Falklands, de los pertrechos para los hombres de servicio, han sido escasos, pero ha habido algunos indicios para los " Quarter Master Generals" del mundo libre, que contemplaban en su próximo pedido al Reino Unido.

No habrá pasado por alto el que las fuerzas especiales británicas portaban un fusil distinto del de sus hermanos de armas con unidades más convencionales.

Mientras que los SAS, estando en tierra, se podrían distinguir bien, por sus M-16, los otros soldados, estaban armados con el (NATO) 7.62 mm SLR. Las implicancias de ventas de este factor de vida militar podrían ser interesantes y de franco beneficio para EE.UU, mientras que le haría más dificil al Reino Unido desprenderse de sus SRL cuando el EWS (ENFIELD WEAPONS SYSTEM) entre en servicio.

Un viejo fantasma militar de la I Guerra Mundial y antes, volvió a ser noticia durante la campaña de las Falkland, el "pie de trinchera". Quienes hallan visto las peliculas de la televisión argentina de sus prisioneros regresando a casa habrán notado muchos casos de hombres congelados, al bajar por la planchada con evidente dolor. Se dió considerable publicidad a las observaciones concernientes a botas y medias, atribuídos a la Reina cuando, visitando a las víctimas británicas en un hospital militar, se detuvo a conversar con un convaleciente de " pie de trinchera". El porque y la razón del "pie de trinchera" son de materia médica, pero la publicidad puede tener, ciertamente, un efecto adverso en las ventas de calzado militar británico y posiblemente un efecto rebote en otras vestimentas.

Sería muy injusto, por parte de los clientes potenciales cuestionar el alto nivel de las vestimentas británicas, dado que los soldados británicos estaban equipados para los rigores del Altántico Sur, basados en la considerable experiencia de ejercitarse en el vasto flanco norte de la NATO. Ciertamente, la excelente calidad de las bolsas de dormir quedó probada, aunque, el hundimiento del ATLANTIC CON-

VEYOR, parecía haber causado inconvenientes de escalada. El porqué los guardia Galeses llegaron a rogar, pedir prestado o robar las bolsas de dormir a los miembros del Regimiento de Paracaidistas, no está en claro todavía, pero del incidente se trasluce la importancia que le otorga el soldado al elemento y la calidad del producto. No es un vuelo de la imaginación muy grande el pensar que, si los argentinos hubieran tenido las bolsas de dormir británicas, se hubieran sostenido más tiempo; un soldado con frío y si no ha dormido, es un soldado miserable e inefectivo.

Por supuesto, nada es perfecto en este mundo y el sensible comprador de ropa naval no suele seguir el ejemplo de la RN y viste a sus marineros con uniformes de fagina de fibra sintética. El polyester se derrite y se pega a la piel cuando se lo calienta, lo que dificilmente alienta a los marineros a combatir el fuego; durante la campaña, la RN hizo sus tareas con sus vestimentas tropicales de algodón blanco, cuando surgió la necesidad, pero ese expediente es poco satisfactorio .

No hay excusa, de cualquier modo, para dejar de destacar, en alguna medida, al soldado individualmente. Mucho se dirá, en los próximos meses probablemente en foros como éste acerca de fragatas, aviones y misiles y su desempeño en el Atlántico Sur, pero estos sistemas son inútiles a menos que el soldado esté equipado correctamente hasta el último detalle.

Las fotografías de equipos argentinos abandonados ya contaron su propia historia. El Guardia Williams ya realizó una gran acción publicitaria acerca de la comida con que fuera provisto. Pocas cosas són más importantes para el soldado que la comida; y las "COMPO" (COMPOSITE RATION - RACION COMPUESTA)es explotada entre otras, por Gran Bretaña. Parece ser que las "COMPO" provistas a los argentinos de la misma calidad que los británicos, aún siendo más voluminosas. Sin duda los EE.UU. tanto como el R.U. sacará experiencia en este tema, que se reflejará en programas de reembalaje de raciones de combate, no solo para consumo interno, sino para la exportación.

Las inclemencias del clima de las islas Falkland dió lugar a una reacción espontánea por parte de la industria de Defensa. Una firma lanzó inmediatamente, a producir potes individuales con crema protectora para cara, para aliviar el elfecto del viento helado que debían soportar los soldados; sólo sería justicia si esta velocidad de reacción se viera recompensada con la subsecuente venta de este barato pero ocacionalmente y vital, elemento.

Tres experiencias de combate, que involucraron a pequeños grupos, podrían afectar las ventas. En primer lugar, un grupo de fuerzas especiales (SBS), se vieron sometidos a una horrible experiencia y se rindierón sin éxito, por fallas en sus motores fuera de borda. Dada la importancia de las pocas fuerzas especiales en el orden de batalla británico, uno debe asumir que muy pronto se procurará un motor fuera de borda actualizado que sea, por definición, un " ganador en las ventas".

Los países compradores están, invariablemente interesados en las soluciones, encontradas por el R.U., a los problemas que se encuentran en los equipos en operaciones, de los cuales, los motores fuera de borda son un simple ejemplo. Un ejemplo más completo es la solución al IFF (identifcar amigo o enemigo) en tierra. Otra vez se involucra a fuerzas especiales (SAS y SBS); trabajando con reserva extrema y en condiciones climáticas espantosas, se reporta que ha sucedido, por lo menos un encuentro entre pequeños grupos, con consecuencias fatales.

Una experiencia operacional similar afecta a los Royal Engineers cuando realizaban su tarea clásica, después de terminadas las hostilidades, de despejar las minas del campo de batalla. Los bien entrenados Zapadores británicos, no pudieron contra la indiscriminación con que fueron colocadas las minas; solo después

de sufrir algunas bajas debieron admitir que estaban incapacitados para detectar las minas plásticas, al contrario de las metálicas. El problema se conoció y fue tratado antes de la confrontación del Atlántico Sur y por supuesto, se abrieron integrrogantes, en el R.U., acerca de un detector de minas plásticas, pero no se encontró ninguna solución. La urgencia de este problema en las Falklands, las que deben ser restituídas, a una especie de normalidad , en un término considerablemente menor a los 40 años, estimando en la actualidad desactivar unas 11.500 minas, seguramente se econtrará una solución para lo que hay un mercado establecido. Por supuesto, la situación dada permitió sugerir una respuesta geolótica por parte de la Cubic Corporation de los EE.UU., la United Scientific en el R.U. y el Lucby Group de la República de Corea, pero se desconoce cuan efectivas serán estas soluciones en las condiciones particulares del suelo de las Falklands.

Como ya se ha indicado, sería dificil el pronosticar el efecto a largo plazo de la campaña de las Falklands, sobre las ventas de defensa del R.U. antes de que el Ministerio de Defensa revele sus "lecciones aprendidas" y antes de que el Secretario de Estado para la Defensa produzca su prometido Presupuesto, antes de fin de año. De todas maneras, parece ser evidente que los destructores Clase 42 y las Fragatas Clase 21 que se han perdido, no serán reemplazadas por naves similares; la R.N. prefiere las Fragatas Clase 22. Esta decisión no solo es de importancia para los astilleros, si no que afectará la importación británica de cascos extranjeros, un tema de considerable interés en la Industria de Defensa. El futuro del misil liviano de corto alcance, Sea Wolf parece ser seguro y en demanda por parte de paises compradores, donde quiera que compren sus cascos. No se puede predecir el mismo futuro para los misiles anti-eroplano de largo alcance Sea Dart, a menos que el análisis de la campaña los obliga a hacer mejoras en el sistema. No me corresponde a mi, como simple soldado, hacer comentarios sobre los recientemente expuestos puntos de vista de oficiales navales superiores acerca de que los barcos de Su Majestad son demasiado confortables para uso operativo y que nuestras Fragatas se transformaron en inapropiadas en el Atlántico Sur, cuando cargaban algo más de la mitad de su capacidad de combustible; sin duda, estos temas están siendo evaluados por diseñadores navales de todo el mundo.

Se podría afirmar, ya con bastante certeza, que el Atlantic Conveyor se perdió a causa de un misil Exocet que había sido desviado con "Chaff" "Cintas antirradar" (CME pasiva), este argumento se puede utilizar tanto a favor como en contra de esta contramedida, pero, al menos, se probó la efectividad del sistema. Referente a la pérdida del Atlantic Conveyor surge polémica de donde se debe construir su reemplazo. Habiendo pagado el Gobierno una compensación a los dueños, de 10 millones de libras, el Ministro de Defensa ha creado una brecha, de otros 10 millones de libras, entre las cotizaciones recibidas de los Armadores británicos y de la República de Corea. Dado que es la actual política del Gobierno, subsidiar cada vez menos la industria de la defensa, se podrá hacer referencia al Atlantic Conveyor como precedente cuando, en un futuro, se trate un subsidio a la venta.

A pesar de no ser estrictamente un tema que hace a la defensa, vale la pena notar que una línea aérea privada, la British Atlantic Airways, y el Comisionado Civil de las Falklands, están tratando de establecer una ruta aérea comercial con las Falklands.

La lección aprendida acerca de la AEW (Alerta Aérea Temprana) ya ha sido objeto de considerable publicidad y el Ministerio de Defensa se apresuró a anunciar el desarrollo de una versión EW (Alerta Temprana) del Sea King que deberá ser atractiva en el extranjero.

También es de esperar, que la variante AEW del Nimron, que entrará en servicio el año próximo, pueda atraer ahora más clientes, particularmente cuando eventualmente sea equipado para reabastecimiento en vuelo.

Ya se hicieron muchos comentarios acerca del papel del helicóptero en las Falklands; y no en Borneo y otros lugares, los británicos simplemente no tu-

vieron los suficientes. Lo valioso que son los helicópteros, tan frecuentemente demostrado en el Atlántico Sur seguramente revivirá el interés tanto en el Wessex como en el Sea King. Desde el punto de vista de las ventas, la única nube en el horizonte, es el porqué de tan alta proporción de pérdidas por causa de accidente más que por causa del enemigo; de los nueve primeros helicópteros perdidos en la campaña sólo dos se debieron a acciones del enemigo.

Como resultado de la campaña, revivió el interés por los proyectos de ingeniería militar dominado por los británicos, ambos concernientes al problema de desembarcar tropas a tierra. La vulnerabilidad de los Guardias Galeses, cuando desembarcaron en Bluff Cove fue desastrosa, ya con el beneficio de la experiencia, uno piensa en los Hovercraft de uso militar y los pequeños vehículos anfibio. El Hovercraft fue ampliamente evaluado por los británicos con un Escuadrón Hovercraft Experimental, en el lejano Oriente durante los años 60, pero el escuadrón fue eventualmente disuelto. Igualmente, vehículos tales como el Cargocat un rudo anfibio liviano, han sido evaluados, pero no encontraron cabida en una fuerza de paz orientada a las necesidades de la NATO.

Un invento británico que podría llegar a ser importante en la futura defensa de las islas Falklands, es el avión liviano Optica. Util para patrullaje, comunicaciones y como avión sanitario, asociado a la actitud para misiones de larga duración y maniobrabilidad a baja altura, este avión está muy bien valuadc a un precio de unas 50.000 libras c/u. La promoción que estos equipos necesitan para las ventas de ultramar, es la aceptación, por supuesto, por parte de sus propias fuerzas. Como conclusión final sugiero que la Industria de Defensa del R.U. debería reevaluar los proyectos de reequipamiento en América Central y del Sur. Como ya hemos mencionado, Venezuela, el primer país Sudamericano en salir en apoyo de la Argentina, ya ha actuado en contra del R.U.; pero no olvidemos el reverso se esa moneda. La guerra entre Venezuela y Colombia parece inevitable, y Colombia se mantuvo firme desde el principio de las hostilidades en el Atlántico Sur junto al R.U.; Nicaragua está presionando militarmente a Costa Rica en su frontera Sur.

Puedo asegurarle a la audiencia después del exitoso final de la campaña de las Falklands, no cabe otra cosa más que admiración del equipamiento británico por parte de Colombia y Costa Rica. Otro mercado es, obviamente, Chile, un país que tiene sus propios problemas territoriales con la Argentina. A pesar de que muchos países Centro y Sudamericanos se vieron forzados por los Tratados a aparecer en favor de la Argentina, al final del día, existe un gran respeto por la maquinaria militar británica por parte de ellos. Posiblemente el mayor impacto de la campaña sobre las Ventas de Defensa Británicas será el incremento de intercambio comercial entre R.U. y esos países relegados por Inglaterra en el pasado: aquellos tan valientes como para imprimir sus folletos en español o portugués, según el caso, y para revisar la confusa geografía de Mexico, Ecuador, Perú, Bolivia, Paraguay y Brasil, el futuro, por cierto, será brillante. Por favor no se olviden que, desde el punto de vista Latinoamericano fueron los EE.UU y no el R.U. quienes ganaron la II Guerra Mundial; como los EE.UU. "perdieron " en Vietnan, y el R.U ahora "ganó" en Latinoamérica.

Aunque estamos dejando de lado algunos tópicos obvios de discusión, tales como el paso de una información del barco a tierra; e incluyendo cosas tan pequeñas como la crema para la cara, se espera que estos pocos comentarios estimulen elaboración de concluciones positivas.

Las acotaciones con las cuales comencé muestran una intensión por parte del Gobierno de Su Majestad de prestar atención al mercado de exportación cuando desarrollen su equipamiento de defensa; los recientes eventos en el Atlántico Sur ciertamente han acelerado este proceso, y podrán conducir a un cambio en los tradicionales mercados británicos.

LA CAMPAÑA DE LAS ISLAS FALKLANDS - MANEJO DE LA INFORMACION

Por: SIR PATRICK WALL, MP, miembro del Comité Selecto de Defensa del Parlamento Británico y Vicepresidente de la Asamblea del Atlántico Norte.

Están aquellos que creen, tanto en EE.UU. como en Gran Bretaña, que los medios de información contribuyeron en gran medida a que los Americanos perdieran la guerra en Vietnam. En esos años, los medios de comunicación contribuyeron al éxito de los "peacenicks" y minaron la moral. Esta debe ser la razón por la que, en mi reciente visita a los EE.UU., me congratularon por la manera en que los medios británicos trataron la campaña de las Islas Falklands.

De hecho, no puede compararse Vietnam con las Falklands, ésta última fue corta, se peleó a una distancia mayor de las bases accesibles, a diferencia de Vietnam, relativamente no se realizaron provisiones para la prensa y los medios.

Por los menos, se pueden extraer muchas lecciones sobre el manejo de la información de las Islas Falklands, especialmente por parte de la R.N. muchos de cuyos oficiales tomaron la posesión de que tenían una guerra que pelear y que ganar, y que los medios eran solo un estorbo.

Es así que el mismo Comandante en Jefe de la Fuerza de Tareas tuvo una desagradable experiencia con los medios. En el viaje de ida dio una entrevista en la cual anticipó que los argentinos serían vencidos con facilidad. Habiendo recibido una mala prensa, y probablemente una reprimenda de Londres, concedió una segunda entrevista en la que dijo que esperaba que la campaña fuera larga y dura. No otorgó más entrevistas a la TV.

Tanto los Royal Marines como el Ejército aprendieron a tratar a la prensa durante los disturbios en Irlanda del Norte; la R.N. no había aprendido esta lección.

EL PANORAMA GENERAL

Antes de la campaña de las Islas Falklands, la Marina había estado en desacuerdo con el Gobierno acerca de los que ésta creía, injustos cortes presupuestarios comparados con los otros servicios. Esto condujo a filtraciones y agravios intercambios, todos registrados por la prensa y los medios. Por lo que se tensaron las realciones.

Antes de la campaña, el Ministro de Defensa usualmente tenía una sesión informada de una hora y media al mes, no imputable y extraoficial.

Cuando se movilizó a la Fuerza de Tareas en el sorprendente plazo de 3 días, parecería que la prensa y los medios estaban en un nivel de prioridad muy bajo en los planes de los programadores. Se le pidió a la NPA que nomine hasta seis corresponsales que, después de protestar se elevaron a 10, luego a 12 y finalmente a 29. No se invitó a la prensa extranjera ya que, en esta etapa, ninguna mostró gran interés.

No se realizaron planes previos, ya todos los que existían eran para una guerra en el norte de Europa. De hecho, los formularios para la prensa estaban parcialmente escritos en Arabe, ya que se utilizaron los sobrantes de las Operaciones en Suez. Las comunicaciones de la prensa y los medios parecen haber sido completamente pasados por alto.

Todo el problema del manejo de la información en la guerra, se está estudiando actualmente en el Comité Selecto del Parlamento, el que expedirá a fines de año. Este Comité está constituído por 2 miembros del Parlamento (6 del Gobierno, 4 Laboristas y uno SDP) del cual yo soy miembro, ya tuvo una cantidad de audiencias públicas, en las que se basa este escrito.

PRIMERA ORGANIZACION DEL MINISTERIO DE DEFENSA

Como la política fue que no habría operaciones de envergadura sin la participación de los aliados y que estas operaciones se realizarían en el Norte de Europa, no existían planes previos para la campaña de las islas Falklands.

Fue correcta la prioridad de seguridad de las fuerzas involucradas, esto dificultó aun más la larga travesía de 8.000 millas antes de que comenzaron las hostilidades.

Las comunicaciones para radiodifusoras estaban limitadas y no las había para Televisión, ni fotografías, ya que no tenían aeródromos en las islas Falklands. Como la BBC y la ITN estaban ansiosas por material visual, debieron procurarlo de las películas de Buenos Aires y la Televisión Argentina en las Falklands lo que les trajo aparejado críticas por parte del público del R.U.

Después que zarpara la Fuerza de Tareas, El MOD (Ministerio de Defensa) ponía a disposición información regularmente, pero dejaba de lado las preguntas que pudieron significar un peligro para la seguridad de la F.dT. cinco o seis voceros oficiales de información civiles, contactamos con la F.dT filtraban la información la que se volvíaa censurar en Londres por los servicios civiles del MOD. No había nadie con responsabilidad o autoridad al cual se le pudiera apelar.

Toda indulgencia en cuestiones de lucha psicológica o técnicas de desinformación fue fuertemente descartada por el Ministerio. De todos modos accedieron a un manejo justificable de las noticias, por ejemplo, no desmintieron la versión que el HMS Superb navegaba desde Gibraltar hacia el Atlántico Sur cuando en realidad se dirigía a Faslane. Obviamente, era ventajoso para la F. de T. que los argentinos creyeron que un submarino nuclear ya se encontraba en la zona.

PROBLEMAS A LOS QUE SE ENFRENTABAN LAS COMPAÑIAS DE TV

En general, las compañías de TV creen que se dejaron de lado sus requerimientos. Virtualmente no existieron comunicaciones y la censura tanto de los oficiales de información en la F. de T. como de los agentes civiles del MOD en tierra fue escesiva, debidoa la falta de previsiones y organización.

ENG son equipos electrónicos miniaturizados que permiten la grabación y reproducción de imágenes y sonido instantáneamente sin necesidad de ser procesadas. Las llevan los equipos de TV. De todas maneras, requieren transmisión via satélite. Los satélites son caros y no se proveyó ninguno, el único accesible era el Discus americano el que debía ser levemente inclinado para cubrir el Atlántico Sur. Se le efectuaron solicitudes al MOD para la asistencia de los americanons pero no succció.

No se permitió utilizar el satélite militar Scott ya que estaba reservado para propósitos militares. Por eso las compañías dependían de los barcos a la Isla Ascensión y de allí, los aviones hasta el R.U.

Acerca de la censura, muchos coincidían en que dos filtros, uno a bordo y otro en Londres serían necesarios. Algunos, afirmaron que tenían hasta seis escalones de censura ciertamente hubo demoras innecesarias, 23 días sobre las fotografías de la rendición de las Georgias del Sur; 21 días sobre el hundimiento del HMS Sheffield; 23 días sobre el ataque de Pebble Island; 18 días sobre el desem-

barco en Bahía San Carlos; 16 días sobre las operaciones de Goose Green y Bluff Core y 11 días sobre la rendición final de los argentinos.

Los corresponsales se quejaron de su relación con los oficiales superiores pero, aparentemente se llevaron bien con otros oficiales navales una vez que estos comprendieron que los equipos de TV desembarcarían con ellos y trabajarían con las partidas de desembarco. De todos modos existieron constantes críticas a los miembros oficiales de información civiles, quienes, aparentemente no tenían nivel de autoridad y fallaban al tomar responsabilidades, refiriéndose, en la mayoría de los casos a Londres y, en consecuencia, contribuyendo de este modo a las demoras. Por ejemplo, el uso hecho de la isla Ascensión, la pérdida de dos Harrier por accidente, las bajas a bordo del HMS Sheffield fueron todas censuradas, aunque fueron luego libradas en Londres con detalles incorrectos. La rendición final no fue filmada para no perjudicar con esto las negociaciones.

Una vez en tierra, los oficiales de la R.N. y el ejército pasa las copias que eran detenidas a bordo, por los miembros oficiales de información, los que sólo desembarcaron a fines de la campaña. Las filmaciones debían enviarse de vuelta al HMS Fearless haciendo "dedo" en los helicópteros de paso cuyos pilotos siempre fueron serviciales.

Las críticas básicas fueron: la falta de previsión; la falta de apreciación por parte de algunos altos oficiales navales, respecto a la importancia de la TV en la moral de hogar; la falta de facilidades para transmitir las filmaciones y la excesiva censura que retrasaba las filmaciones argentinas ya habían sido liberadas en Londres.

PROBLEMAS A LOS QUE SE ENFRENTARON LAS RADIODIFUSORAS

Los corresponsales también se quejaron acerca de la falta de planeamiento. De todos modos, las comunicaciones fueron mejores dado que se desponía de terminales Marisat en determinados barcos.

No existió información preliminar en el Invencible o en el Canberra ya que había 5 P.R.O. asignados en varios barcos. Más tarde, tres fueron concentrados en el Fearless pero ninguno desembarcó hasta muy avanzara la campaña.

Los correpsonsales se distribuyeron por las dos fuerzas; las tropas de Asalto y las fuerzas de apoyo navales. En el pimer caso, los corresponsales fueron asignados a unidades y provistos con ropas de combate, etc. Pero a los últimos se le dio muy poca ayuda y apoyo moral.

Una vez en tierra, las copias eran controladas rápidamente por los oficiales de combate, pero no había acuerdo alguno para hacerlas llegar al Fearless, las copias eran frecuentemente demoradas, por ejemplo la información del avance sobre Pto. Stanley se retuvo durante 24 horas y por lo tanto sufrió un retraso de 6 horas sobre el cese el fuego.

Los corresponsales no tuvieron problemas con los Royal Marines y el Ejército, pero desaprobaron a la Marina y los miembros civiles de iformacioón por su falta de organización. Se sugirió que un barco Marisat se debía destinar como barco de prensa permanente con algún medio de comunicación directo conla costa. Solo había de 16 a 18 corresponsales en tierra y un número tan pequeño no justificaba un requerimiento operacional.

PROBLEMAS ENFRENTADOS POR LOS CORRESPONSALES DE DEFENSA EN LONDRES

Los corresponsales de Defensa parecen ser los más críticos de todos. Algunos reclaman que las comunicaciones del M.O.D. eran insatisfactorias y que no se respondía a las preguntas. Otros opinaron que no debía haber censura y que el

manejo de la noticia, aunque ayudara a levantar la moral en casa o a confundir al enemigo. Se dijo que la recuperación de las Georgias del Sur fue una carnicería; que el MOD los despistó acerca del desembarco en Bahía San Carlos indicando que se hacían incursiones más que un desembarco tipo Día "D"; y que se exageraron las bajas en Bluff Cove para hacer cree a los argentinos que se retrasaría el ataque a Pto. Stanley. Esta forma de manejo de la información, decía un correponsal, nunca se justificó. Desde este punto de vista, uno tenía simpatía considerable por el Comandante de la F. de T. y el Ministro de Defensa.

LECCIONES PARA EL FUTURO

Muchas de las críticas surgieron de lo inesperado de la campaña y de la velocidad con que fue montada. De todos modos, ahora parece razonable claro que ciertos altos oficiales navales no entendieron la importancia de la prensa y los medios de información. La mayoría de los corresponsales estuvieron de acuerdo en que debían haber dos filtros, uno en el filo de la acción y otro en Londres. De todos modos no parecía haber un control centralizado en ninguno de los dos extremos, lo que condujo a demoras y frustraciones. Mientras que la prensa trabajaba bien con la Royal Marines y el Ejército, existieron fricciones con la Marina.

Sobre todo, no se pensó en las comunicaciones, tanto para la prensa como las compañías de TV. Los miembros civiles de información fueron criticados grandemente, parecían tener poca autoridad sobre los demás.

Los resultados definitivos fueron una falta de información pública y, por supuesto, alguna confusión cuando las informaciones provenían de fuentes argentinas, que no podían ser contestadas en Londres. Por suerte la campaña fue corta y exitosa, por lo que fue poco el daño ocasionado, aunque en una guerra larga, la batalla de la información se habría perdido.

En guerra la censura es escencial para preservar la seguridad de las fuerzas involucradas y esto fue reconocido por la mayoría de los hombres de prensa y los medios. Algunos, de todos modos, no lo reconocieron y clamaron que la censura nunca se debía justificar. Esto, en si mismo justifica la censura; de todos modos, esto se debería aplicar en solo dos filtros, y alguien debería estar a cargo, alguien a quien se le pudiera hacer reclamos.

La prensa responsable y los medios de comunicación son de gran importancia tanto en guerra como en la paz. Es por ello que deben ser considerados al hacer los planes. Dichos planes deben considerar destinos, información y sobre todo comunicaciones. Si la campaña de las Falklands sirvió para enfatizar estas elecciones, esta controversia no habrá sido en vano.

UN NUEVO AVANCE EN LA DEFENSA DE LA FLOTA Y BASES NAVALES

Por: Ron CAIN, Gerente General, Consorcio SEAKNIFE, USA.

Es bastante obvio que no tenemos aún todos los factores del conflicto de las Falklands, de principios de este año. Pero ya, en algunos aspectos, encontramos lecciones bastantes claras.

En esta época, en que 100 millones de dólares no es un precio alto a pagar por un barco, quedó probado claramente que cualquier conflicto puede resultar muy caro. El que la Argentina perdiera uno de sus principales navíos, varias patrullas y una fragata liviana; y que Inglaterra perdiera cuatro modernos barcos de guerra, es suficiente argumento, en si mismo, como para encontrar una manera más barata de proyectar el poderío naval. Obviamente, sigue siendo crítico el poder mantener un poder aéreo con base naval, y no hay manera de reducir drásticamante el costo de los portaaviones, aún de los pequeños como el HMS Invincible. Además probó ser crítica la habilidad de mantener plataformas navales de cañones pesados para el bombardeo de costas.

Los destructores y fragatas, que fueron indispensables para bombardear las costas y apoyar los desembarcos, también se encargaban de la vital función de proteger a las naves principales, los portaaviones y los transportes de tropas. Debido al enorme costo de los destructores y fragatas, su pérdida se hace insostenible, aún siendo que esta, como en el caso del HMS Sheffield, pueda salvar a un portaaviones de ser averiado o destruído. Algunas pérdidas son, probablemente inevitables en un caso de ataque aéreo concentrado o de submarinos. Bajo estas circunstancias, los Comandantes de las Fuerzas de Tareas, meditarán mucho antes de arriesgar sus recursos en una zona peligrosa. Esta variante podría exponer el desenlace de un conflicto.

Lo que parece ser necesario, es un sistema de bajo costo para proteger a las fragatas y destructores, así como a toda la Fuerza de Tareas. Esto puede significar la creación de una pantalla adicional para incrementar la zona de defensa alrededor de la Fuerza de Tareas; para apoyar y mejorar la AEW y el cubrimiento aéreo de la Flota. En el caso de la experiencia británcia en las Falklands, en que la AEW (Alerta Aérea Temprana) se llevó a cabo improvisadamente y en forma precaria, el Comandante de la Fuerza de Tareas hubiera necesitado otras opciones que le habrían empliado el tiempo de alarma y protección de la flota.

Desde la perspectiva argentina hubo otras lecciones. No intento seguir con el interrogante de: si la flota argentina podría o debía haber enfrentado a los "cazadores y asesinos" submarinos nucleares británicos. Está claro que se necesitó una eficiente actividad naval defensiva, con base fuera de las Islas Falklands. Parece ser que los argentinos no se arriesgaron a realizar este tipo de actividad, de cualquier modo, el resultado en acercamientos convencionales, hubiera sido un éxito para las contramedidas británicas, en forma de misiles Sea Skua antinavío disparado desde los helicópteros Linx.

La tecnología ha alcanzado una etapa, tanto en sistemas como en el diseño de cascos pequeños, donde algunos de estos problemas pueden conontrar solución. Estoy conciente del hecho que durante la guerra, alrededor de las Falklands las condiciones del mar fueron extremadamente duras, y que las condiciones generales de operatividad fueron pobres. La tecnología, ahora, puede manejar algunas de estas condicones.

Basicamente, la respuesta es un nuevo diseño de casco para pequeñas embarcaciones. Ese diseño se llama Seaknife (en adelante SK), creado por un diseñador británico, Peter Peayne, que vive en la actualidad en los EE.UU. Dejenme remarcar que es el Seaknife, luego veremos como se podría haber incrementado la capacidad operativa de ambos participantes en el conflicto Falklands.

El diseño SK es un caso de concepto único, que puede satisfacer el requerimiento de velocidad, aún en aguas muy turbulentas, con el confort de la tripulación y estabilidad de casco. Un atributo que podemos obtener de este concepto es la economía de su fabricación y operación. La velocidad, en el mar es cara, y se obtiene con alta complejidad, tal como en el efecto de aire, efectos de superficie o aparatos Hydrofoil, y un gran gasto de combustible. El diseño SK utiliza la simplicidad de un diseño de caso único para aumentar la velocidad y es excepcionalmente económico. La estabilidad de este formato de caso es excelente en alta y baja velocidad. La apariencia del SE es muy diferente de otras naves convencionales, no solo por la forma de su casco, sino también por que la resistencia aerodinámica, en una embarcación de alta velocidad, nos fuerza a tener una cubierta limpia y una superestructura reducida.

La utilización estratégica de pequeñas naves de combate SK podría servir para la defensa de comunidades isleñas tales como las Falklands, de plataformas de energía como las del Atlántico Norte, las costas europeas de la NATO y otras. Como respuesta a presupuestos económicos reducidos, la construcción y economía operacional del concepto SK permite un gran número de naves con diversas especializaciones. Varios escuadrones de ellos con diversos armamentos y sensores pueden ser útiles para el control de corredores marinos, como protección de convoyes, barreminas, apoyo de operaciones anfibias, etc. La maniobrabilidad, estabilidad y velocidad de estas naves pueden ser usadas en las cerradas aguas de una bahía, un estrecho y aún en mar abierto.

Este escrito remarcará algunos problemas hipotéticos que podrían haber resultado o resultaran de un conflicto del tipo similar al del Atlántico Sur, y la solución que pueda proveer una nave con diseño de caso SK. La descripción técnica del diseño de este caso, las capacidades de tales naves, se proveerán en un folleto a su disposición después de esta reunión.

SEÑALAMIENTO DE PROBLEMAS NAVALES ARGENTINOS

Problema 1: Restringir a las fuerzas navales británicas de acercarse y retomar las Islas Falklands.

Supuesto: La Marina Argentina tiene cerca unas 30 patrullas misilísticas de diseño Seaknife. Las naves tienen bases protegidas en las costas argentinas con algunas bases de suministros avanzadas en las Falklands. Su armamento consiste de varios misiles superficie-superficie, un número de misiles superficie-aire y un sistema antimisiles. Los estados del mar son muy altos y la visibilidad es muy pobre.

Solución: El diseño Seaknife, permite a la nave usar su velocidad prácticamente en cualquier clima, para protección y para atacar al mismo tiempo cuando el clima ha restringido la capacidad del oponente. Con 30 naves de esas en operación, por lo menos 10 podrían estar alrededor de las Falklands, patrullando constantemente. Las Falklands están a unas 400 millas de las bases del sur Argentino o sea, alejados de 5 a 8 horas, lo que permite el reemplazo de las naves desplegadas durante la noche. El bajo perfil, reduce durante la noche su seguimiento por radar, y aún con buena visibilidad no permiten que el Control de Fuego del avión pueda "enganchar" a las naves. Los misiles "HEAT-SEEKING" (busca calor) tendrían un blanco más difícil porque los escapes del motor se encuentran por debajo del casco. La nave se podría equipar con contramedidas electrónicas para la defensa de misiles, pero quizás la mejor defensa antimisil estará dada por la maniobrabilidad de la nave a alta velocidad, que puede doblar en forma más cerrada que un misil. Las pruebas han demos-

trado que un Seaknife puede doblar 180º a 70 nudos en una distancia de 3 eslorás. El Seaknife en planeo tiene muy poco calado y es más rápido que un torpedo, por lo que un submarino no le representa oposición. Una nave misilística Seaknife puede transportar de 2 a 3 veces más armamento que un avión HARRIER y es capáz de permanecer en el área de conflicto durante días no tan solo minutos. Suponiendo que un avión HARRIER y una nave Seaknife cuestán lo mismo, las diez naves misilísticas equivalen a una fuerza de 30 HARRIER patrullando. La escabrosa costa de las Falklands, proveería muchos refugios para las naves Seaknife. El poder de fuego y alcance de los misiles en estas naves mantendrían a los costosos asentamientos enemigos en alta mar. Cualquier incremento en la distancia sería una restricción para los aviones enemigos porque la mayor carga de combustible, significaría una reducción en los armanentos y en el tiempo de patrullaje. Las naves Seaknife serían una poseción de bajo valor pero tendrían el poder de fuego y alcance de una de alto costo. Una nave Seaknife sería dificil y costosa de eliminar.

Problema 2: Las islas Falklands han sido retomadas, de todos modos, el conficto continúa en forma de hostigamiento guerrillero para minar la determinación británica.

Supuesto: La Marina Argentina ha construído una gran fuerza de naves Seaknife que tienen la habilidad de desembarcar y apoyar tropas en cualquier parte de las Falklands. El tamaño de los barcos van desde la nave de reconocimiento de alta velocidad "SEAL TEAM" a naves de desembarco de alta velocidad para transportar hombres y armamentos, desde la Argentina, durante la noche. El elemento sorpresa y la velocidad serán una gran ventaja para los atacantes.

Solución: Los atributos de las naves patrulla misilísticas Seaknife, que la hacen difícil de eliminar, tienen gran aplicación para apoyar una gran actividad guerrillera de origen naval. Elbajo costo de construcción de una nave Scaknife y el bajo costo de las instalaciones para su fabricación, le permitirían a la economía argentina costear la construcción de cientos de naves Scaknife, de distinta configuración, acarreando misiles, cañones, hombres y blindados, podrían partir una noche de las costas del Sur Argentino y estar alrededor de las Falklands al amanecer. La Scaknife no tendría problema con los submarinos, y el grán número de plataformas misilísticas móviles agresoras, en un ataque sorpresa, podrían eliminar los aviones con base en la isla y los barcos anclados. Tal acción drenaría el Tesoro Británico de tal manera que una solución política de la soberanía se revertiría hacia aquella nación capaz de defender el área.

SEÑALAMIENTO DE LOS PROBLEMAS NAVALES BRITANICOS

Problema 1: Mantener una fuerza naval británica en las Falklands que sea aceptada y respetada por el Gobierno Argentino.

Supuesto: La Marina Británica tiene cerca de 20 naves misilísticas Scaknife, 3 naves de vigilancia y varias naves de alta velocidad para el desembarco de tropa estacionadas en las Falklands. Las unidades serían percibidas sólo como defensivas por el Gobierno Argentino, sin numeros suficiente como para transformarse en agresivas, por lo tanto, aceptable sin restricción o humillación nacional.

Solución: El costo para construir, operar y mantener cerca de 20 naves Scaknife sería menor que la cuarta parte (1/4) del costo de un submarino nuclear. La tripulación y su entrenamiento técnico para las 20 naves Scaknife, sería mucho menor que la que la requerida para un SSN. Las naves podrían navegar las aguas costeras alrededor de las islas, y algunas naves podrían patrullar un área mucho mayor que un SSN. Podrían trabajar facilmente con reconocimiento aéreo y entrarían en acción para repeler una actividad guerrillera de origen naval. Esto frenaría al Gobierno Argentino de tomar semejante actitud. Podrían acomodarse, a un costo efectivo, facilidades para construír y repárar estas naves Scaknife en las Falklansd, dando a la comunidad una salida para sus labores técnicas.

CONCLUSIONES

El diseño de naves SK puede ofrecer la velocidad en el mar que, actualmente se adjudica a los helicópteros, pero con la economía y seguridad de un barco. Hay misiones que siempre serán para helicópteros, pero el Seaknife podría ayudar en esas misiones sirviendo de nave de alta velocidad para apoyo de los helicópteros. La capacidad de la tecnología misilística está creciendo rapidamente, y se debería desarrollar una plataforma misilística que pueda tomar ventaja de éste avance tecnológico. Esa plataforma es el Seaknife.

DESCRIPCION TECNICA

El casco SK tiene forma de cuña, fondo chato sin escalones, que presenta una pequeña área de contacto cuando el casco se eleva o entra en un mar agitado a alta velocidad. Los lados del casco con forma de cuña, se ensanchan desde abajo, suavemente al principio, y cada vez más hacia la intersección con la cubierta, donde se ensancha horizontalmente. La suavidad vertical del diseño del casco, permite que el suave desplazamiento de la proa penetre profundamente las olas, antes de que el desplazamiento se sostenga con la ola producida que se desliza hacia arriba por el casco y encuentra la convexidad del ensanchamiento y es arrojado hacia afuera levantando el casco y manteniendo la cubierta razonablemente sin agua. La entrada de un casco SK en el agua a alta velocidad, no afecta mayormente a la embarcación. La pequeña área del fondo de proa y el suave desplazamiento del casco, permiten que la caida vertical continúe por varios pies, lo que desacelerará y absorberá la energía suavemente, cambiando de dirección y velocidad . Arar el mar con la proa no detiene el avance del casco, la filosa proa corta el mar y absorbe la energía con la fricción de su superficie, no con el desplazamiento. La entrada del casco en el mar acelera lentamente la masa de agua y el SK pierde suavemente su momento de avance.

DISEÑO SEAKNIFE

Las tres clasificaciones principales de tamaños serán: el bote abierto de 35 a 55 pies; la nave patrulla misilística de 65 a 95 pies y el pequeño barco de combate de entre 100 y 200 pies.

La pequeña nave abierta podría ser desplegada desde una nave madre en alta mar. Podría acarrear un equipo especial para botes, arma, materiales y una pequeña balsa. Una corrida hacia la costa, por debajo del radar, agregaría el elemento sorpresa. El casco sería construído de un material fuerte y liviano y una superestructura reducida que no serían detectables por el radar.

Existío, al principio del conflicto de las Falklands, un grán trabajo efectuado por fuerzas especiales antes de la invación total en Puerto San Carlos; y, si entendí correctamente, existieron algunas misiones de fuerzas especiales que abortaron a causa de problemas con los motores fuera de borda en naves livianas. Obviamente, estamos en una etapa en que no podemos permitirnos que, un error, táctico menor, arruine la misión. No obstante, que un SK podría haver sido un poco grande para esas misiones, hubiera hecho el trabajo con mayor confiabilidad y sin riesgo de desplegar un barco madre y exponerlo a las defensas terrestres.

Las naves patrullas misilísticas serían construidas en Epoxy reforzado, aluminio o acero, dependiendo del tamaño de la nave, su armamento o misión. La protección costera se podría obtener con una de menor tamaño que podría aprovechar la baja reflectividad de los compuestos Epoxy al radar para acrecentar su efectividad.

Imagínese un barco, a 80 nudos (150 Km/h), equipado con misiles sup-sup y sup-aire y una cantidad de sensores que le permiten una tarea de captación aún estando lejos de una flota o base terrestre.

Un barco de este tamaño, digamos unos 95 pies, podría transportarse a la zona de conflicto, si está lejos de su base, a bordo de un carguero o una nave de apoyo a una fuerza anfibia.

Existe un proyecto para que un número de estas naves permanezca en el perímetro de una fuerza de tareas proveyendo los servicios de detección, defensa sup-aire, defensa contra agresores de superficie y, quizas lo más importante, operaciones señuelo contra misiles antibarco tales como el Exocet.

Surge la pregunta obvia: ¿ cómo puede un barco de este tamaño sobrevivir en mares pesados por determinado tiempo y cumplir con su misión ?. Dejenme asegurar que las cualidades marineras de un barco son tales que el confort de la tripulación se mantiene, aún durante operaciones a alta velocidad en mares agitados.

Las tripulaciones pueden ser cambiadas tras largos períodos regulares y su despliegue, desde un barco madre podría restringirse a los momentos de peligro potencial.

Los usos de estas pequeñas naves de combate son muchos y obvios. La construcción de cascos más grandes podría ser de acero o aluminio, que se requieren en tales tamaños para soportar el peso del casco, el combustible, los elementos electrónicos, las armas y la tripulación, con una razonable comodidad.

Las pequeñas naves de combate (SCS) frecuentemente son consideradas como de corto alcance, inestables, que tienen poco confort para la tripulación, facilmente abatibles, poca aplicación para encontrar asentamientos, etc. Por estas razones los tradicionalistas no han considerado a los SCS como algo importante o una buena inversión. Con respecto a las capacidades del SK, estas ideas deberán ser reexaminadas.

El poder de fuego de un SK equipado con misiles será de largo alcance y extremadamente poderoso para un barco tán pequeño. Con el constante avance del poder de fuego y el control de guía, el rol futuro de estos barcos solo podrá crecer en importancia.

Alcance: la duración de patrullaje de un SCS SK no debe ser corto. Requiere una moderada cantidad de energía para planear y es hasta un 44% más eficiente que otros cascos de planéo a velocidad óptima de crucero. Su capacidad de largo alcance podra ser incrementada cuando sea transpotàda como carga de abordo o cuando sea remolcada.

Estabilidad: un rápido desplazamiento en respuesta al mar, puede transformarse en la destrucción física, cuando un SCS trata de usar sus mayores disponibilidades: velocidad y maniobrabilidad; un SCS inestable no podrá seguir a un objetivo ni evadir un ataque. El SK tiene la estabilidad y suavidad de maniobra que le permiten seguir a su objetivo y tomar contramedidas si lo atacan.

Confortabilidad: los SK proveen grán confort físico, para la tripulación, a cualquier velocidad, y el confort de la tripulación se refleja directamente en su desempeño.

Costo y efectividad: los SCS SK pueden obtenerse a un costo menor que cualquier otra plataforma que tenga la misma misión, velocidad, armamento y tripulación. Se pueden obtener en grán número a causa del bajo nivel técnico de labor operaria, equipos y materiales requeridos para construir éstos barcos. El costo por unidad terminada dependerá del poder de fuego requerido y sus sensores, pero la producción en masa de estos componentes mantendrá su costo muy por debajo de 10 millones U$S.

Uso: los SCS SK, normalmente se desplazan en grupos de 3 o más, esto incrementa su poder de fuego real y percibido. Se podría utilizar uno de los tres como

AWACS e incrementar la inteligencia.

La guerra del Atlántico Sur nos mostró que la tecnología avanza en ciertas áreas: en misiles desde el aire, tanto desde aviones como de helicópteros. Nos mostró como están expuestos a daño o destrucción las unidades de superficie.

No podemos cerrar los ojos al progreso. No debemos decir que, por ejemplo, solo evolucionaremos en el área de los misiles y sistemas sensores de abordo. La guerra requiere que usemos todos los elementos para incrementar la movilidad, sorpresa y poder de fuego. Esto significa que debemos pensar creativamente acerca de casco, sistemas de poder y métodos de despliegue.

La mayor lección de la Guerra del Atlántico Sur es que debemos continuar adaptándonos. Nuestra naves deben estar a la altura de nuestra capacidad técnica.

LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR: UN SUMARIO DE LECCIONES

Por: Gregory R. COPLEY, Editor de las Publicaciones de Defensa y Asuntos Exteriores, Presidente de la Conferencia.

Lo que es, tal vez, más significativo de los dos días intensos de discusiones en la Conferencia de las Lecciones de la Guerra del Atlántico Sur, es que hay mucho que aprender acerca del conflicto, y que nosotros hemos descubierto tan poco de ella. En dos días sólo podemos hacer un análisis superficial y conocer las preguntas que deberíamos formularnos. Obviamente, sería bueno si pudieramos asistir a una conferencia y, despues de algunos pocos días, obtener una lista de lo que deberíamos y no deberíamos hacer en un futuro conflicto, o cómo deberíamos organizar las defensas de nuestro territorio. La vida no es tán simple. Y esta conferencia es sólo el primer paso para formularnos las preguntas acerca del equipo, de las estrategias y de los hombres involucrados en el conflicto.

En primer lugar, hay muchas áreas importantes que no hemos cubierto, o no tubimos tiempo de cubrir ni de acceder a suficientes información. Este es el aspecto más obvio de un interrogante que comienza mientras el olor a Cordita aún flota en el aire. Surge la pregunta si nosotros deberíamos haber esperado y sostener nuestra conferencia más tarde, después de que la historia perpetuó algunos mitos, o si nosotros deberíamos proseguir nuestros cuestionarios mientras los asuntos están aún frescos. Nuestra decisión fué que deberíamos empesar mientras los asuntos estén aún frescos y estar preparados siempre para enmendar y tener al día nuestras evaluaciones a la luz de los hechos.

Dejenme subrayar algunos de los puntos que no cubrimos:

- *Consumo de materiales; las tasas de utilización de alimentos, municiones, combustible, etc.*
- *Esta no fué una guerra de blindados, así que sólo podemos aprender las lecciones sobre la pequeña fuerza británica, y no podemos avanzar más alla en el conocimiento de cómo los blindados podrían enfrentar a otros en el futuro*
- *Necesitamos una apreciación más completa de la construcción de barcos y más debates sobre el asunto.*
- *La situación de la reparación de los barcos; ¿ Cómo se debería trabajar en la práctica ?.*
- *Cómo planificó y peleó la Infantería a través de las situaciones, desde ambos lados.*
- *El rol de la Inteligencia desde un punto de vista táctico.*

y mucho más.

En segundo lugar, los puntos que hemos tratado lo fueron, en virtud del tiempo consignado, sin suficiente profundidad; aunque todos los oradores, yo creo trataron sus tópicos con un máximo esfuerzo.

En muchos casos, la única información disponible, fuera de las Instrucciones Clasificadas provenientes del RU, fué la de los fabricantes de equipos utilizados en la guerra. No hubo más alternativa que recurrir a esta fuente de información aceptando la anuencia favorable que rodea a esta información. De todos modos obtuvimos información que no hubiera sido posible obtener de otro modo, y me gusta-

ría agradecer a esos fabricantes por cedernos su tiempo. Nos hubiera gustado tener más información de primera mano proveniente de la Argentina. Como no fué así, poco tubimos para disipar rumores e historias inconclusas de las acciones que rodea muchos aspectos de la guerra. Tal como el uso de submarinos por parte de los argentinos, por ejemplo. Hemos escuchado informes acerca del intento de disparar torpedos contra objetivos británicos por parte de los submarinos de la Marina Argentina Clase 209. Aún en los últimos dos días, he escuchado diversos estimados desde un intento hasta 14 intentos sin éxito. Nada más conocemos que la Armada Argentina está muy insatisfecha por sus torpedos. Por el otro lado, la Marina del RU utilizó torpedos con tecnología de la II Guerra Mundial con mucho éxito; pero todavía no save nada acerca de como funcionarán sus nuevos torpedos Tigerfish.

La publicación "Defensa y Asuntos Exteriores" seguirá con los interrogantes acerca de la Guera, un reporte continuado aparecerá en futuras ediciones.

Pero hemos aprendido algunas lecciones reales, o sacado algunas conclusiones durante estos dos días de conferencia. Entre otras las siguientes:

- Un ingrediente esencial en los comienzos del conflicto fue una fuerte y unificada base política, asociada con un firme caudillaje político. Vimos de ambos líderes emanar una fuerte figura de conducción, aparentemente sin contendientes, no solo de la señora Thatcher. Así mientras el liderazgo político es un ingrediente esencial del éxito, no es el único. Todos los factores deben sopesarse.

- Parecía, en los albores de la guerra que Gran Bretaña se veía un tanto presionada a retomar las islas en manos argentinas, a simple vista el resultado sería mucho más claro de lo que fue al comenzar la guerra. Ciertamente, con suerte y mejores equipos y entrenamiento, la Argentina podría haber inflingido un daño diez veces mayor a las fuerzas británicas. Pero ultimamente, dados los recursos masivos británicos, su economía basicamente estable (comparada con la de Argentina), la posición de sus aliados y con sus bien integradas y experimentadas fuerzas armadas, el resultado eventual hubiera sido el mismo. Quedaría por ver si Argentina podría lograr ahora sus objetivos con una mezcla de presiones políticas y militares en los años venideros, forzando, a un ya fuerte liderazgo británico, a una situación política donde no quede otra alternativa que la lucha.

- La que aprendimos es que los poderes de la NATO, no importa cuán avanzados sean, todavía son vulnerables en situaciones tácticas de teatro convencionales.

- Los helicópteros son necesarios, en gran cantidad, en cualquier campo de batalla futuro, pero deben ser integrados con habilidad. No quedo establecido en esta conferencia, pero es un hecho que los asentamientos de helicópteros en las islas, no fueron siempre utilizados juiciosamente por los comandantes de las fuerzas británicas, y es un hecho que la guerra no logró resolver el debate de si los helicópteros deberían estar bajo el comando de las fuerzas navales o terrestres, en tales situaciones. Existió una considerable tensión al respecto, en la fuerza de tareas británicas, una vez que desembarcaron en las islas, y no fue satisfactoriamente resuelto.

- La superioridad aérea es crucial en tales operaciones, y es claro que el Reino Unido no tenía el control del aire, aunque tampoco la Argentina.

- El mantenimiento es crítico: el único sistema Roland SAM argentino, no siguió operando a través del conflicto, simplemente porque no se mandaron repuestos con él. Cuando la más pequeña falla ocurrió, este valioso sistema quedo fuera del conflicto.

- El adiestramiento es crítico en todos los niveles; las fuerzas terrestres británicas fueron muy afortunadas al respecto, a causa de haber trabajado juntas en varias ocaciones en el pasado, las diferentes unidades pudieron continuar unidas, a pesar

de que esto fué dificil, por ejemplo, como dijo Sir Frank King, los operadores en el ejército y en los Royal Marine de Blowpipe, tuvieron dificultades en continuar con las unidades, cuando marcharon a Darwin y a Goose Green. Fue un buen caso para que una unidad selecta tuviera una unidad integral de Blowpipe a pesar de que esto sea caro. Por otro lado las otras unidades tuvieron suficiente capacidad para mantenerse unidas y estar a mano cuando se necesitaron. Pero esta integración de unidades militares va hacia una escala mayor: se necesitan operaciones de los tres servicios si se desea tener éxito en operaciones combinadas. Significativamente la Fuerza Aérea Argentina trabajó bien con la Marina Argentina, así como la RAF lo hizo con la RN.

- Todavía el elemento más crítico sigue siendo el soldado. Necesita entrenamiento y espíritu de cuerpo para ser capaz de marchar 50 millas con toda su carga y en condiciones adversas, si no está disponible su servicio de helicóptero.

- Otra tecnologías han mostrado definitivamente su madurez en el conflicto, incluyendo todas las formas de misiles aéreos antibarco.

- La madurez de estos misiles anti-barco presenta una clara y urgente prioridad: todos los barcos deben ser adecuados con equipos señuelos antimisil.

- No hay duda que la supervivencia de los barcos ha avanzado notoriamente en los últimos 30 años. Por otro lado exite una tecnología que puede aumentar la supervivencia de una nave después de un impacto de misil, bomba o cañon. Esto puede ser aplicado a los barcos ya existentes.

- El dinero y la iniciativa se pueden encontrar, y las cosas se pueden hacer si el objetivo es claro. Y si el desarrollo y dirección de la guerra es conducido en forma simple y directa. Como ejemplo, vale las suscintas ordenes de la señora Thatcher a su Fuerza de Tareas, la subsiguiente falta de interferencia.

- La línea de mando debe ser claramente delineada en tiempo de paz, y reforzada en tiempo de conflicto.

- La capacidad de los aviones V/STOL fue ciertamente probada. Sin ellos Gran Bretaña no podría haber peleado esta batalla. Esto no quiere decir que el poder aéreo convencional con base en el mar deba ser retirado, de ser posible esto. Los V/STOL probaron que con un mínimo de efectivo, el poder aéreo con base en el mar puede ser eficientemente proyectado y mantenido en una avanzada fluída.

- Tuvimos suerte en ver, en una guerra simple, que la necesidad de contramedidas electrónicas (ECM) y otros señuelos y distorcionadores fue convincentemente probada.

- Hemos visto que ciertamente factible proveer protección con "Containers" para todo tipo de navío, aún los mercantes requisados.

- Hemos visto quizás dramaticamente, la naturaleza esencial de la marina mercante británica para el éxito militar británico. Esto refuerza la necesidad de una prioritaria atención nacional a la marina mercante del país, sus relaciones laborales y el evitar, desde un punto de vista estratégico nacional las banderas de conveniencia. Ya que un país podrá comandar sus propios barcos bajo banderas de conveniencia pero no será capaz de comandar sus tripulaciones.

- La proliferación de armas occidentales hace prever que la mayoría de los conflictos futuros serán confrontaciones entre dichos sistemas antes que entre los occidentales y las armas del bloque oriental.

- Los aviones que puedan disparar sus armas desde una posición remota, fuera de la zona inmediata del conflicto sobrevivirán más fácilmente y serán más efectivos que

aquellos que penetren en la zona álgida. Esto refuerza la necesidad de crear sistemas de misiles anti-aeropuerto.

- Los aeropuertos son difíciles de sacar de servicio, a pesar del trabajo invertidon en el.

- Las bombas de hierro a pesar de todos los comentarios acerca de ellas, no se pudo probar de que sean desechables. Todo lo contrario. Fueron enteramente efectivas a pesar de la necesidad y habilidad para adaptar las armas a una situación crítica particular.

- Son necesarias comunicaciones seguras y de avanzada. Argentina careció de esto. Gran Bretaña prefirió mantener el silencio antes que arriesgarse. La situación debe ser mejorada para ambos bandos.

- La cobertura media de un sistema particular de armas puede verse afectada directamente si es comprada por un tercer país. Y esto puede no siempre resultar en la mejor selección de un equipo.

- La habilidad de los británicos para desplegarse tan lejos de su país, probó la eficiencia de una Fuerza Rápido Despliegue. Esto puede, obviamente ser dirigido a una necesidad específica. No es necesaria una FRA de largo alcance.

- La inteligencia estratégica es crítica, y yo creo que no fue bien usada por ninguno de los lados para alertar el conflicto.

- Vimos que se exhibieron capacidades para todo tipo de clima en las luchas terrestres, pero no en el mar o en el aire. De haber tenido Argentina habilidades nocturnas para todo clima, es de dudar que el Reino Unido pudiera haberlas contrarrestado adecuadamente.

- El reabastecimiento en vuelo fue la clave para los sucesos que ambos lados tuvieron en su proyección del poder aéreo. Y esto no es un caso aislado. Tomemos por ejemplo Malasia que también tiene A-4 en producción. Se alcance apenas le daría a la Fuerza Aérea Malaya la capacidad de cubrir sus territorios orientales desde tierra firme, dejada sola es una fuerza de disuación. La forma de incrementar el alcance puede ser la diferencia entre el éxito y la derrota. El reabastecimiento aéreo es una forma de lograrlo. También lo es la selección de los tanques suplementarios adecuados, como lo descubrió la Fuerza Aérea Argentina.

- Fue crítica, para la capacidad de G.B., la colocación de plataformas para helicopteros en los barcos mercantes.

- Desde un punto de vista de la amplia estrategia, si la Argentina quiere jugar en el juego de esta, necesitará primero salir de la aislación en la que ha vivido durante años.

- Significativamente, la guerra aumentó el interés de los EE.UU. en la región, y parece ser que jugará un papel más hábil e importante, en el cono sur, de lo que fue en el pasado. Claro que el mayor interés estratégico será desde el punto de vista de los recursos, aparte de otros factores, incluyendo particularmente, el hecho de que la región crecerá en importancia mientras el Canal d Panamá sea más cuestionable o poco redituable como paso entre los océanos Atlantico y Pacífico.

- Sobre todo, es claro que la importancia de la región del Atlántico Sur está creciendo.

- Toda el área llama a una colaboración en el desarrollo, bajando hasta la Antártida que está llorando por el desarrollo, posiblemente más, a causa de que no presenta los problemas políticos que aparecen al desarrollar regiones pobladas, y por la abundancia de recursos, tales como alimentos en forma de krill, por ejemplo.

- Hemos visto en la guerra el efecto disuasivo del poder nuclear, abordo de los submarinos. De todos modos sería fácil atribuirle demasiado crédito a los SSN en el hecho de "embotellar a la flota argentina". Parecería que, habiendo descubierto en una etapa inicial de que no le sería posible a la Argentina lograr una victoria a largo plazo, la marina decidió no gastar sus posesiones sin sentido. La Fuerza Aérea por otro lado decidió que debía darle a la guerra su mejor golpe.

- En ambos bandos, no se incluyó al periodismo adecuadamente en ningún planeamiento estratégico, aún siendo obviamente un elemento crítico el mantener el fervor político nacional durante el conflicto. Ambos lados probaron necesitar mucho una coordinación y mayor sensibilidad en el uso de la información con el fin de mantener la credibilidad y la moral.

Hay, por supuesto, muchísimas más lecciones, pero esto nos indica la dirección en que deben continuar las investigaciones.